



Discontinuités et systèmes spatiaux. La combinaison île/frontière à travers les exemples de Jersey, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad

Christian Fleury

► To cite this version:

Christian Fleury. Discontinuités et systèmes spatiaux. La combinaison île/frontière à travers les exemples de Jersey, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad. Sciences de l'Homme et Société. Université de Caen, 2006. Français. NNT : . tel-00523626

HAL Id: tel-00523626

<https://theses.hal.science/tel-00523626>

Submitted on 5 Oct 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE CAEN/BASSE-NORMANDIE
U.F.R. de Géographie
ÉCOLE DOCTORALE « Littératures, cultures et sciences sociales »

THÈSE
présentée par
M. Christian FLEURY
et soutenue le
4 octobre 2006
en vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE CAEN
Spécialité : Géographie physique, humaine, économique et régionale

DISCONTINUITÉS ET SYSTÈMES SPATIAUX
La combinaison île/frontière à travers les exemples de Jersey,
de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad

JURY

M. Pascal BULÉON (directeur), Directeur de Recherche CNRS
M. Louis BRIGAND, Professeur de Géographie, Université de Bretagne Occidentale
M. Jean-Pierre CORLAY (rapporteur), Professeur émérite de Géographie, Université de Nantes
M. Guy DI MÉO (rapporteur), Professeur de Géographie, Université de Bordeaux 3
M. Robert HÉRIN, Professeur émérite de Géographie, Université de Caen

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont d'abord à mon directeur de thèse, M. Pascal BULÉON. Tout au long de ces années, ses conseils, ses encouragements et sa disponibilité ne m'ont jamais fait défaut.

La diversité de la thématique développée dans cette thèse m'a conduit à solliciter un nombre important de personnes. Parmi celles-ci, je tiens à exprimer plus particulièrement ma gratitude aux interlocuteurs suivants :

Seamus CANNAVAN, responsable de la Maison de Jersey à Caen ;

Béatrice HARMEL, secrétaire du Comité Régional des Pêches Maritimes de Basse-Normandie et, à travers elle, les membres du Comité Conjoint de Gestion de la Baie de Granville ;

Serge JOLICOEUR, Professeur de géographie à l'Université de Moncton au Nouveau-Brunswick (Canada), ainsi que ses collègues Samuel ARSENEAULT, Professeur de géographie, et Maurice BASQUE, Professeur d'histoire et directeur du Centre d'études acadiennes ;

Sophie URDANABIA, du bureau de la SODEPAR à Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que les membres de cet organisme, à Paris et sur l'archipel ;

Bernadette WARNER POON-KWONG, responsable du bureau des relations internationales à *l'University of the West Indies* à St. Augustine (Trinidad-et-Tobago), et Raphael SEBASTIAN, mon guide auprès des pêcheurs de Cedros.

Je n'oublie pas :

Christine, qui m'a aidé à entamer le long parcours ayant abouti à la rédaction de cette thèse ;

Éric, qui m'a permis de naviguer régulièrement au plus près des réalités frontalières marines et, ainsi, d'en mieux comprendre les enjeux ;

Martine, qui l'a relue avec toute l'attention pointilleuse d'une bonne tenante de l'orthodoxie grammaticale ;

Mireille, pour sa traduction du résumé.

Et enfin :

Michèle, relectrice également, qui, au cours de toutes ces années, a supporté les contraintes et les absences inhérentes à une telle entreprise.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

PREMIÈRE PARTIE : CONSTRUCTION CRITIQUE DU SUJET

CHAPITRE I : CHOIX ET PRÉSENTATION DES SECTEURS ÉTUDIÉS

Les critères de sélection des îles

Le choix des combinaisons île-frontière

Jersey, île anglo-normande

Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel français d'Amérique du Nord

Trinidad, île principale de la République de Trinidad-et-Tobago

CHAPITRE II : THÈMES ABORDÉS ET SECTEURS GÉOGRAPHIQUES ÉTUDIÉS SOUS LE REGARD DES GÉOGRAPHEs

Les géographes et les frontières

Île et insularité : certitude géomorphologique et doute épistémologique

De l'espace maritime à l'espace marin

Les ressources bibliographiques concernant les îles étudiées

CHAPITRE III : QUELLE GÉOGRAPHIE ? MÉTHODES ET CONCEPTS UTILISÉS

La géographie sociale, pivot de notre réflexion épistémologique

Échelles, complexité

Méthodes et approches

Les outils conceptuels mobilisés

Les différentes actions de recherche sur le terrain

DEUXIÈME PARTIE : HISTORIQUE DE L'INSULARISATION ET DE LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES

CHAPITRE I : L'ORIGINE DU PEUPLEMENT

Les fondements physiques de l'insularité

Préhistoire et protohistoire des îles

CHAPITRE II : LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES

Jersey, aux confins de la Normandie

Saint-Pierre-et-Miquelon, terre française résiduelle en Amérique du Nord

Trinidad, une marge de l'Empire espagnol

CHAPITRE III : LES EFFETS DE FRONTIÈRE

Les conflits armés

La contrebande, différentiels fiscaux et transgressions frontalières

Des îles refuge

CHAPITRE IV : STRATÉGIES INSULAIRES VERS LE PROCHE ET LE LOINTAIN

Jersey : Extension capitalistique externe et développement *in situ*

Saint-Pierre-et-Miquelon : L'ouverture sur le monde par la pêche

Trinidad : Intégration au système colonial britannique

TROISIÈME PARTIE : SYSTÈMES SPATIAUX ET FRONTIÈRES : ANALYSE SYNCHRONIQUE

CHAPITRE I : LES STRATÉGIES INSULAIRES D'OUVERTURE

Jersey, un modèle d'autonomie

Les dynamismes insulaires

L'importance des liaisons aériennes, facteur d'intégration

CHAPITRE II : LES ÎLES ET LES ESPACES PROCHES : UNE TONALITÉ MINEURE DANS LES RELATIONS

Les liaisons de proximité à l'épreuve de la frontière

Des échanges commerciaux où la part du voisinage compte peu

CHAPITRE III : LA PROXIMITÉ MALGRÉ TOUT

Jersey, la Normandie et le mythe anglo-normand

Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada : un plein exercice de la dialectique proximités/altérités

Le difficile rapprochement entre Trinidad et le Venezuela

La navigation de plaisance dans le golfe Normand-Breton

QUATRIÈME PARTIE : LA COMBINAISON ÎLE-FRONTIÈRE, CUMUL DES CONFLITS D'APPROPRIATION DE L'ESPACE MARIN

CHAPITRE I : DES ENTRAVES À LA NAVIGATION À LA DÉLIMITATION DE L'ESPACE MARIN

Les entraves à la navigation

Un changement de paradigme : de la question de la liberté de naviguer vers celle du partage de la mer

Les constructions internationales

CHAPITRE II : CONSTRUCTIONS GLOBALES ET IMPLICATIONS LOCALES : DES FRONTIÈRES SUR LA MER

Historique de l'appropriation de la mer dans le golfe Normand-Breton

Historique de l'appropriation de la mer autour de Saint-Pierre-et-Miquelon

Historique de l'appropriation de la mer autour de Trinidad

CHAPITRE III : LA TRANSGRESSION NÉGOCIÉE DES FRONTIÈRES MARINES

Le Comité Consultatif Mixte de la Baie de Granville : un exemple pionnier de gestion transfrontalière

Pêche et hydrocarbures autour de Saint-Pierre-et-Miquelon

Pêche et hydrocarbures entre Trinidad et le Venezuela

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE, GLOSSAIRES ET TABLES

Avertissement : Les mots suivis d'un astérisque font l'objet d'une notice dans la partie « glossaires » située en fin d'ouvrage. Sont concernés des personnages, des lieux et des mots techniques considérés comme relativement peu connus et non définis explicitement dans le texte. Les sigles, les accords et traités internationaux sont quant à eux systématiquement expliqués dans la partie glossaire, et ne font donc pas l'objet d'un marquage particulier dans le corps du texte.

AVANT-PROPOS

Cette thèse est le fruit d'un cheminement qui trouve ses racines bien avant d'entamer notre cursus en géographie. Lorsqu'on grandit à Granville, on a tout le loisir de se familiariser avec les nombreux « cailloux » et îlots de l'archipel Chausey, situés à quelques milles du continent. On sait qu'il y a plus au large d'autres îles dont l'une, Jersey, apparaît par temps clair à l'horizon. Quand, de Granville, on se dirige vers le nord et que l'on prend la peine de scruter la mer, on découvre petit à petit que les noms de Jersey, Guernesey, vaguement apparentés par leur terminaison commune à l'archipel connu, ont une réalité inscrite dans le paysage marin. Des hauteurs de Tourville, Jersey émerge nettement de l'horizon. De Carteret, on en distingue les maisons et jusqu'à la silhouette du château de Montorgueil, sur la paroisse de Grouville. Au cap de Flamanville, on embrasse la totalité de l'archipel anglo-normand. La proximité étonne mais l'impression confuse d'un hiatus spatial domine. On a appris progressivement que ces terres étaient à la fois anglaises et normandes sans être réellement ni l'une ni l'autre, qu'elles constituaient des îlots de prospérité, qu'elles conservaient dans leurs institutions terminologie et pratiques parfois qualifiées de moyenâgeuses. L'étudiant en maîtrise, après avoir réalisé les figures imposées du DEUG et de la licence, est assez souvent porté vers des sujets traitant d'objets géographiques familiers. Ce fut notre cas. La réalisation du mémoire intitulé *Les dynamiques littorales et régionales de l'espace granvillais* nous a naturellement mis sur la piste de la réalité frontalière du golfe Normand-Breton à travers les impacts différenciés qu'une présence étrangère induisait en terme de structuration de l'espace littoral riverain. Mais décrire est une chose, comprendre en est une autre. Nous n'en avons pas donc fini avec une réflexion alimentée ensuite par un mémoire de DEA tout entier tourné vers la quantification et une rapide qualification des échanges entre d'une part ces « îles de la Manche », ainsi que les nommaient Victor Hugo et Camille Vallaux, et d'autre part le littoral français proche. Notre orientation théorique se fit tout naturellement vers les discontinuités socio-spatiales que sont la frontière et l'insularité, éléments constitutifs de la combinaison île-frontière, objet géographique de notre recherche.

Tout au long de cette entreprise nous n'avons pas souhaité rompre le fil qui court depuis si longtemps, de l'impression confuse de l'enfant qui court sur la grève au chercheur qui prétend penser la complexité, en passant par le promeneur, qui, au gré de ses déplacements, enregistre avec plus ou moins d'acuité les sensations offertes. Nous retrouvons à travers ces postures imbriquées et complémentaires, les trois piliers – intuition, recherche empirique, réflexion théorique – qui ont alimenté notre parcours.

INTRODUCTION

Cette recherche nous a permis de pratiquer une double exploration, théorique, en associant deux objets géographiques, l'île et la frontière, et empirique, en étudiant trois régions dans le monde présentant cette combinaison. Elle s'intitule *Discontinuités et systèmes spatiaux : la combinaison île-frontière à travers les exemples de Jersey, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad*. Afin d'explicitier les mots apparaissant dans son titre, il convient d'emblée de préciser les présupposés retenus lors de l'élaboration du sujet.

Présupposés et définitions des concepts du titre

1 – Si l'espace, à la fois support matériel et produit social, est hétérogène, il est par conséquent discontinu. L'école française de géographie s'est longtemps cantonnée dans une approche régionale par laquelle elle s'est évertuée à distinguer des entités où les hommes, soumis à la tyrannie de leur milieu, développaient des pratiques sociales, culturelles et des modes de production qui les distinguaient de leurs voisins. Cette lecture essentiellement verticale – l'homme, la société « enracinés » - d'un espace constitué de mailles juxtaposées, ignorait dans une large mesure les discontinuités qui la fondaient. Henri Lefebvre écrit en 1974 que « l'espace est une entité complexe et globale que l'on fragmente pour l'étudier ». Lucien Febvre estime pour sa part en 1922 que l'objectif du géographe est « comme pour le parfait cuisinier, de découper en tranches, soigneusement et sans faire de restes ». C'est donc par commodité que, confronté à la complexité du monde, il en isole des sous-ensembles qu'il estime cohérents. Personne ne se risquerait désormais à se réclamer de la tradition monographique en géographie. Cependant nous estimons que la dénoncer n'implique pas la négation systématique des lignes - ou plutôt des zones - de fragmentation. Notre perspective est donc double. Elle est verticale dans la mesure où nous prenons en compte des discontinuités comme marqueurs de l'hétérogénéité de l'espace. Elle est également horizontale puisque nous étudions leurs interactions avec les systèmes qui les traversent.

2 - Les termes de la combinaison du sujet, l'île et la frontière, peuvent être considérés comme des discontinuités socio-spatiales fortes, ainsi que des objets géographiques ambivalents, à la fois ouverts et fermés. Au-delà des évidentes différences de nature entre d'une part l'île, inscrite dans le paysage, sur les cartes ou sur les photos satellites à travers la boucle fermée formée par son littoral, et d'autre part la frontière politique qui, elle, y est dans la plupart des cas beaucoup moins explicitement inscrite, ces discontinuités représentent

chacune des lignes de force de l'hétérogénéité de l'espace. On peut encore relever d'autres différences fondamentales entre la frontière construction sociale et l'île construction naturelle. Mais l'une et l'autre sont bien des discontinuités à la fois sociales et spatiales. Sociales, dans la mesure où elles peuvent constituer de forts vecteurs de distinction. Vivre dans une île ou près d'une frontière politique détermine dans une certaine mesure les comportements des groupes sociaux. Spatiales, puisque cette différenciation s'édifie sur une base matérielle, physique, qui intègre l'en deçà et l'au-delà.

3 - Ces discontinuités sont traversées par des systèmes qui d'une part agissent sur elles et d'autre part et sont modifiés par elles. La proposition liminaire du sujet *Discontinuités et systèmes spatiaux* constitue par la collision de ses deux termes une illustration de la complexité de l'espace. Il y a antinomie dans la juxtaposition de discontinuités, qui contient l'idée de rupture, et de système spatial dont la définition minimale admise pourrait s'énoncer comme un ensemble d'éléments interdépendants. Il n'est pas question d'entreprendre ici une réflexion épistémologique approfondie sur un concept de plus en plus présent et dans la réflexion et dans la méthodologie de la géographie. Cependant, son intérêt pour notre recherche nous incite à une mise au point.

Pour compléter sa définition du système spatial « ensemble organisé d'interactions entre des éléments », Roger Brunet insiste dans *Les Mots de la Géographie* (1992) sur l'idée d'union, et précise qu'il façonne les espaces géographiques. Maryvonne Le Berre, après avoir estimé que ceux-ci étaient constitués par « l'ensemble des interactions qu'un groupe entretient dans le temps avec son territoire », pose que l'objet d'étude « espace géographique » peut-être considéré comme un système dont le territoire est un des composants » (1995). Si l'on combine ces deux définitions, on arrive à la proposition selon laquelle des systèmes du type évoqué par Brunet façonnent des systèmes – ou des espaces géographiques – définis par Le Berre. Cette apparente tautologie nous permet d'illustrer l'ambivalence du concept de système spatial. On peut le définir, ainsi que Franck Auriac l'a décrit dans sa thèse sur le vignoble languedocien en 1983, comme un « système socio-économique spatialisé ». Dans la même catégorie, on peut également estimer que, par exemple, la filière pêche d'un port quelconque avec sa structure armatoriale, ses zones de pêche, ses systèmes de commercialisation, constitue un système spatial puisqu'elle s'inscrit incontestablement dans l'espace qu'elle

contribue à façonner, et que les éléments qui la composent sont interdépendants. Mais ce port, que la filière pêche partage avec d'autres activités maritimes ne constitue-t-il pas lui aussi un système spatial ? Et la ville, dont le port est un élément, un quartier, l'une de ses zones d'activité plus ou moins connectée aux autres ? Et les différents réseaux dont la ville fait partie ? Nous avons là deux acceptions à la fois distinctes et liées du concept de système spatial. Nous retiendrons la première, qui renvoie à la transversalité constitutive du sujet. Ainsi que le considère Jean-Jacques Bavoux (2002), le système spatial du titre est « fait des liaisons entre les lieux, entre les hommes, entre les lieux et les hommes ».

Une double problématique

En 1983, Claude Raffestin, dans un court article fondateur, appelle à lier géographie sociale et géographie des frontières, ce qu'il définit comme « une gageure et une provocation ». Il estime alors la première largement balbutiante et situe la seconde dans « une perspective empirique qui s'inscrit dans la tradition idiographique ». Regrettant l'absence de comparaisons, il lance un appel à une « véritable recherche nomothétique ». Le fait que d'une part, nous ayons évolué au sein du Centre de Recherche sur les Espaces et les SOciétés (CRESO) à Caen dans un contexte épistémologique fortement marqué par la géographie sociale, et que d'autre part notre itinéraire universitaire nous a conduit, par les objets frontière, île, mer, à « réinjecter du spatial », nous permet d'affirmer que nous nous inscrivons totalement dans cette posture de recherche.

La problématique que nous proposons repose d'abord sur la dialectique proximités/altérités. La frontière implique le voisinage, le frottement plus ou moins rugueux de deux entités politiques. Dans un contexte frontalier, la proximité spatiale conduit à la confrontation de ce que Raffestin définit comme « deux systèmes d'intention et d'action ». L'ambivalence frontalière est ainsi alimentée par un ensemble d'altérités qui se combinent, s'affrontent, s'attirent ou se repoussent selon des intensités différentes et à différents niveaux des échelles spatiale et sociale, de l'individu aux instances gouvernementales en passant par toute la palette des groupes sociaux et des institutions. Ces altérités sont diverses. Elles sont fondamentalement politiques avec ses corollaires institutionnel et juridique. Elles sont culturelles, enrichies dans notre recherche par la prise en compte du fait insulaire. D'autres altérités - ethniques, linguistiques, économiques - participent à la complexité de notre objet de recherche.

En fonction de ces éléments, la question centrale peut s'énoncer de la façon suivante : de quelle façon cette combinaison de discontinuités, alimentée par le jeu dialectique de leur dualité ouverture/fermeture, agit-elle sur les relations entre deux espaces terrestres proches, l'insulaire et le continental ? Inversement, comment les systèmes spatiaux mis en œuvre dans l'exercice de la relation agissent-ils sur ces discontinuités ? Il s'agit donc d'étudier les distorsions réciproques d'éléments contradictoires afin de définir le rapport entre les deux acceptions de la proximité, qui peut être soit un attribut spatial dans la mesure où par exemple j'habite à un endroit « proche » de la mer, soit un attribut social ou idéologique, quand je déclare que je me sens « proche » d'une quelconque prise de position. Notre réflexion s'applique bien à des sociétés doublement distinctes, d'une part insulaires et continentales¹ et d'autre part séparées par une frontière politique. Nous nous interrogeons donc sur le rapport entre proximité du premier et du second type.

A cette problématique originelle est associée une autre qui a progressivement trouvé une place dans l'architecture générale de notre étude. En effet, il peut sembler paradoxal que la mer soit absente du titre alors qu'elle a été omniprésente tout au long de la recherche. Sous-jacente dans la combinaison île-frontière, elle est loin de la neutralité qu'une représentation cartographique généralement lacunaire, exprimée avec constance par un bleu sans nuances, tendrait à nous imposer. Le processus de territorialisation de l'espace marin est un phénomène dynamique récent, qui a connu une brusque accélération à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il a eu pour effet de multiplier des délimitations entre des États côtiers généralement déterminés à mener une action acquisitive sur les océans avec notamment l'objectif d'en tirer des ressources. Le nombre de litiges découlant de cette volonté universelle de se partager l'océan est élevé. Dans les trois secteurs étudiés, la présence d'une île étrangère rend leur résolution particulièrement ardue. La question de l'appropriation de l'espace marin en relation avec les pratiques socio-économiques – notamment les activités halieutiques, dans les trois cas étudiés, et d'exploitation des gisements d'hydrocarbures, dans deux cas sur trois – prend ici une dimension maximale exacerbée par l'insularité de l'une de ses composantes. Nous nous sommes donc interrogé sur la façon d'établir des délimitations dites territoriales sur l'espace marin et d'administrer les surfaces acquises, ce qui revient *in fine* à se poser la question de la validité du binôme mer/territoire.

¹ L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est situé à proximité immédiate non pas du continent nord-américain mais de l'île canadienne de Terre-Neuve dont la superficie – 402 346 km² – permet de la classer dans la catégorie des giga-îles (cf. tableau 1 p. 17). L'emploi de l'adjectif « continental » procède en l'occurrence, et procédera incidemment, d'une commodité d'écriture.

Les hypothèses

La référence à la méthode hypothético-déductive est devenue incontournable depuis que la géographie s'est inscrite dans une démarche scientifique. Cette méthode repose sur une série d'étapes généralement ainsi définies :

1. Présentation de la problématique et des hypothèses ;
2. Choix des concepts destinés à rendre intelligibles les phénomènes étudiés ;
3. Confrontation de ces concepts avec d'autres pour expliquer la cohérence de la démarche ;
4. Élaboration puis test de modèles et théories géographiques.

Malgré le fait qu'il y soit généralement fait référence, nombreux sont les travaux, en géographie comme dans d'autres sciences humaines, qui ne respectent pas l'ensemble de cette démarche, notamment dans ses deux dernières phases. Il est vrai que sa stricte application peut parfois apparaître comme une pure convention, avec le danger de vouloir à tout prix faire coïncider un sujet avec une démarche qui ne lui serait pas adaptée. Nous n'envisageons pas la référence à la méthode hypothético-déductive de façon dogmatique. Elle n'est pas sans écueils au stade des hypothèses, notamment ceux de l'hypothèse *a posteriori* ou de l'hypothèse-évidence, « enregistrement passif de régularités données » (Armengaud F., 1999). Ces questions sont cruciales dans la mesure où elles engagent le respect ou le non respect d'un protocole. Mais nous estimons qu'une recherche en géographie, science des interactions entre d'une part l'homme, à la fois individu et appartenant à des groupes sociaux à différents échelons, et d'autre part l'espace, support matériel et produit social, peut difficilement se plier aux mêmes procédures qu'une recherche dans les sciences expérimentales, et ceci même si la classique distinction sciences dures/sciences molles n'est plus aussi pertinente qu'il y a quelques décennies (Bavoux, *op. cit.*). On peut cependant estimer que la mention par Karl Popper (1973) du « statut à jamais hypothétique des théories scientifiques », de leur « falsifiabilité », selon laquelle une hypothèse qui résiste au test n'est jamais définitivement confirmée mais seulement corroborée et en survie, s'adapte aussi bien à la géographie qu'à toute autre science. En effet le géographe s'attaque à la complexité du monde d'une part jamais fini et d'autre part jamais appréhendée dans toute son étendue.

Notre hypothèse principale telle qu'elle figure dans le projet de thèse élaboré en 1998 consiste à estimer que, si toute frontière politique implique un différentiel qui peut être culturel, social, économique, institutionnel, l'insularité complique la nature de cette discontinuité. Quel que soit le statut institutionnel des îles, ce phénomène joue du point de vue de la composante insulaire d'une façon que l'on pourrait schématiquement définir par une double tendance, d'une part par la répulsion pour le proche et d'autre part par l'attraction pour le lointain. Il existe un déficit relationnel si l'on considère la proximité spatiale. Ce que Jean-Christophe Gay (1995) appelle des « talus » se sont constitués, hypothèse secondaire, en raison du différentiel d'intégration globale entre les îles et les espaces continentaux – ou macro-insulaires dans le cas de Terre-Neuve - qu'elles jouxtent. Les îles étrangères se situent en effet face à des parties des États voisins qui sont ou qui ont été marginales. Ceci explique d'une part la genèse de la frontière et d'autre part la permanence diachronique d'un déficit relationnel eu égard à la proximité.

Par ailleurs, l'émergence de la question des conflits d'appropriation de l'espace marin nous a conduit à formuler l'hypothèse qu'en la matière les transgressions – légales et/ou illégales - des délimitations territoriales sont inévitables. A la volonté des États de vouloir découper la mer en bandes horizontales s'oppose une logique différente par la verticalité, caractéristique fondamentale et spécifique à l'espace marin. A ce titre, les combinaisons île-frontière que nous étudions constituent des zones où se cumulent, s'exacerbent et doivent se régler des conflits d'appropriation.

Le plan

L'introduction qui s'achève est courte dans la mesure où nous avons souhaité que soit maintenant développée dans une première partie épistémologique consistante une réflexion critique sur notre sujet. Par cette expression nous entendons une large revue des processus, de la genèse du sujet aux conditions matérielles d'élaboration qui ont abouti à cette étude. Les critères et modalités de choix des secteurs considérés, l'état des questions posées aussi bien de point de vue théorique que concernant spécifiquement les endroits étudiés, ainsi qu'une critique des aspects méthodologiques, constituent l'armature de cette première partie. Celle-ci comprendra également un court chapitre de présentation des secteurs retenus, dans la mesure où nous n'avons pas souhaité développer une longue partie épistémologique sans d'emblée évoquer les vecteurs géographiques de notre recherche.

La deuxième partie s'attachera, de la genèse de l'insularité aux conséquences diversifiées de la mise en place des frontières, à dresser un tableau historique explicatif de la situation que nous décrirons, cette fois en synchronie, dans une troisième partie consacrée aux évolutions les plus récentes, étudiées grâce aux possibilités offertes par la recherche de terrain. Pour se faire, nous nous appuierons essentiellement sur la mise en évidence et en relation de systèmes spatiaux, concernant les différents réseaux impliquant les îles. Enfin, la quatrième et dernière partie constituera une occasion de pratiquer une réflexion sur les processus d'appropriation de l'espace marin, toujours d'un double point de vue, diachronique et synchronique.

PREMIERE PARTIE

CONSTRUCTION CRITIQUE DU SUJET

CHAPITRE I

CHOIX ET PRÉSENTATION DES SECTEURS ÉTUDIÉS

Nous verrons plus loin dans la revue bibliographique que la combinaison île-frontière n'est pas une notion courante en géographie. Tout sujet est un artefact, fruit d'une construction mentale en partie conditionnée par les différentes expériences de la personne qui l'élabore. Il est forcément unique tant du point de vue de son outillage conceptuel que de l'objet géographique sur lequel il se penche. Définition et élaboration représentent donc des phases cruciales qu'il convient de détailler.

1. Les critères de sélection des îles

Nous en avons retenu deux principaux, d'une part la distance par rapport au continent ou à la grande île, et d'autre part la superficie, auxquels a pu éventuellement s'ajouter un troisième, l'éloignement par rapport à la tutelle politique, quand l'île en question n'est pas politiquement indépendante. Nous avons évacué le recours à un critère de population. Concernant un sujet traitant des interactions entre sociétés humaines, le seul impératif est que l'île soit habitée. Il va de soi qu'inclure dans la liste des cas retenus une île où n'habitent que quelques dizaines de personnes n'aurait pas été pertinent.

1.a. La distance par rapport au continent

Rappelons sommairement, puisque ces éléments feront l'objet d'un traitement approfondi dans la quatrième partie, le dispositif en matière de délimitations territoriales marines tel qu'il a été à ce jour ratifié par 149 pays² suite à la conférence finale de Montego Bay* en 1982. Cette instance, réunie sous l'égide des Nations Unies, a eu pour mission de clarifier le droit sur la mer, sujet à de nombreux litiges et interprétations. On distingue :

- les eaux intérieures (estuaires, ports, baies, rades) en deçà des lignes de base, où la souveraineté est entière ;
- les eaux territoriales qui ne doivent pas dépasser les douze milles nautiques* au-delà des lignes de base et dans lequel l'État est tenu d'accepter le passage de tous les navires ;
- la zone contiguë dont la largeur est également de douze milles nautiques et dans laquelle l'État peut exercer des contrôles fiscaux, douaniers et sanitaires ;

² Liste établie au 20 septembre 2005 (<http://www.un.org>).

- la zone économique exclusive (ZEE) qui s'étend jusqu'à 200 milles nautiques des lignes de base et dans laquelle l'État côtier peut exercer des droits exclusifs sur les ressources minérales et biologiques.

Nous avons choisi de retenir les espaces pour lesquels la ligne d'équidistance entre l'île et le continent se situait en deçà de la limite des eaux territoriales soit douze milles nautiques. Ceci correspond donc à une distance totale maximale de 24 milles nautiques soit 44,448 kilomètres.

1.b. La taille des espaces terrestres considérés

Notre recherche ne prend une partie de son sens que dans la mesure où elle oppose une île de taille modeste et un espace continental ou macro insulaire. Il n'apparaît cependant pas pertinent de s'en tenir à un critère de taille défini à l'aide d'une terminologie aussi vague. C'est pourquoi nous avons utilisé les travaux de Christian Depraetere (1991) qui offrent une classification des îles selon leur taille. Nous les considérons ici uniquement comme une commodité référentielle.

Tableau 1 : Typologie des îles en fonction de leur superficie selon Depraetere

Magnitude	Superficie en km ²	Type
6	> 1 000 000	continent
5	> 100 000	Giga-île
4	> 10 000	Méga-île
3	> 1 000	Méso-île
2	> 100	Micro-île
1	> 10	Nano-île
0	> 1	Giga-îlot
-1	> 0,1	Méga-îlot
-2	> 0,01	Méso-îlot
-3	> 0,001	Micro-îlot
-4	> 0,0001	Nano-îlot

Nous avons retenu le principe que l'île doit appartenir aux magnitudes 1, 2 ou 3, soit de 10 à 9 999 km². Sont donc exclus au niveau inférieur les îlots et au niveau supérieur les méga-îles et giga-îles. Ce choix écarte par exemple les relations Sri Lanka/Inde ou Grande-Bretagne/France, cas de figures qui ne correspondent pas à notre approche scalaire.

La définition du continent n'appelle pas de mise au point particulière. Nous y ajoutons le dernier degré de la hiérarchie insulaire, la giga-île, catégorie au nombre réduit, dix-sept selon Depraetere, dont Terre-Neuve. Les archipels, à superficie cumulée supérieure à 100 000 km² comme le Japon, sont admis.

Il nous est apparu pertinent de ne pas prendre en compte les espaces insulaires proches d'un pays si en même temps ils dépendent d'un autre tout aussi proche. Les interactions île/pays étranger perdent, nous semble-t-il, beaucoup de spécificité dans ce cas de figure. De telles configurations sont relativement nombreuses. On peut citer, sans souci d'exhaustivité, la région maritime frontalière entre l'Allemagne du Nord et le Danemark ou diverses situations en Asie du Sud-Est insulaire ou péninsulaire.

2. Le choix des combinaisons île-frontière

Nous avons recensé une quinzaine de dyades* du type déterminé selon nos critères. De telles situations sont en fait peu nombreuses, sous réserve d'oublis qui seraient de toute manière comptables en un petit nombre. Elles sont citées ici dans l'ordre d'apparition dans l'*Atlas International* (1981).

1. Åland (Finlande) - Suède
2. Bornholm (Danemark) - Suède
3. Bailliage de Guernesey³ (Couronne britannique) - France
4. Jersey (Couronne britannique) - France
5. Îles du Dodécanèse⁴ (Grèce) - Turquie
6. Kounachir (Archipel des Kouriles, Fédération de Russie) - Japon
7. Archipel des Riau (Indonésie) – Malaisie

³ Si nous mentionnons ici le terme de bailliage à propos de Guernesey, c'est parce que les îles satisfaisant en l'occurrence aux critères de distance avec le continent ne comprennent pas l'île principale, qui dépasse légèrement la distance retenue, contrairement à Aurigny, Serq et Herm, dépendances du bailliage de Guernesey.

⁴ Nous avons regroupé ici plusieurs cas dont – pour n'évoquer que les plus étendues et les plus peuplées – les îles de Chios, Kos, Rhodes, Samos et Lesbos.

8. Archipel des Riau (Indonésie) – Singapour
9. Singapour - Malaisie
10. Bahrein - Qatar
11. Bahrein - Arabie Saoudite⁵
12. Bioko (Guinée Équatoriale) - Cameroun
13. Saint-Pierre-et-Miquelon (France) - Canada
14. Trinidad (Trinidad-et-Tobago) - Venezuela
15. Aruba - Venezuela

Nous avons estimé nécessaire de préserver la diversité institutionnelle dans le choix des îles. L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est une collectivité territoriale au sein de la République française. Trinidad forme avec Tobago une république indépendante. Quant à Jersey, île dite anglo-normande, il s'agit d'un bailliage indépendant de son *alter ego* Guernesey, rattaché à la Couronne britannique, uniquement tributaire du Royaume-Uni pour la Défense et les Affaires étrangères. Nous sommes donc en présence de l'île la plus importante d'un État souverain – Trinidad - et de deux dépendances, bénéficiant d'un statut particulier, Jersey et Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce choix de la diversité nous a parfois été reproché et notamment à plusieurs reprises à Trinidad. En effet, certains interlocuteurs ne comprenaient pas que l'on mette sur le même plan dans une démarche comparative un pays indépendant et des possessions. La réponse à cette objection a toujours consisté à affirmer que peu importait l'exercice ou non d'une souveraineté entière, le point capital résidant dans le fait qu'il y ait là une frontière.

Nous n'avons pas non plus souhaité éviter la diversité démographique. Saint-Pierre-et-Miquelon compte 6 318 habitants (Recensement Général de la Population, 1999), Jersey environ 87 000 (*Jersey Census*, 2001) et Trinidad 1 208 000 (*Central Statistical Office*, 2000). Dans le cadre de notre problématique, fondée sur l'ambivalence frontalière, nous estimons que cette disparité n'est pas plus gênante que la diversité institutionnelle décrite ci-dessus. La recherche de répétitions et de cohérences prend selon nous d'autant plus son sens qu'elles concernent des éléments aux différences clairement affichées.

Des considérations plus pratiques ont finalement déterminé notre choix. Même s'il faut admettre que la collecte de données et la recherche de terrain constituent souvent un parcours semé d'embûches, ces tâches nous paraissaient particulièrement ardues dans la

⁵ Un pont de 25 kilomètres relie les deux pays. Cependant son existence ne remet pas en cause l'existence d'une frontière marine.

plupart des cas. Le choix définitif s'est effectué de la façon suivante pour les trois termes de la comparaison :

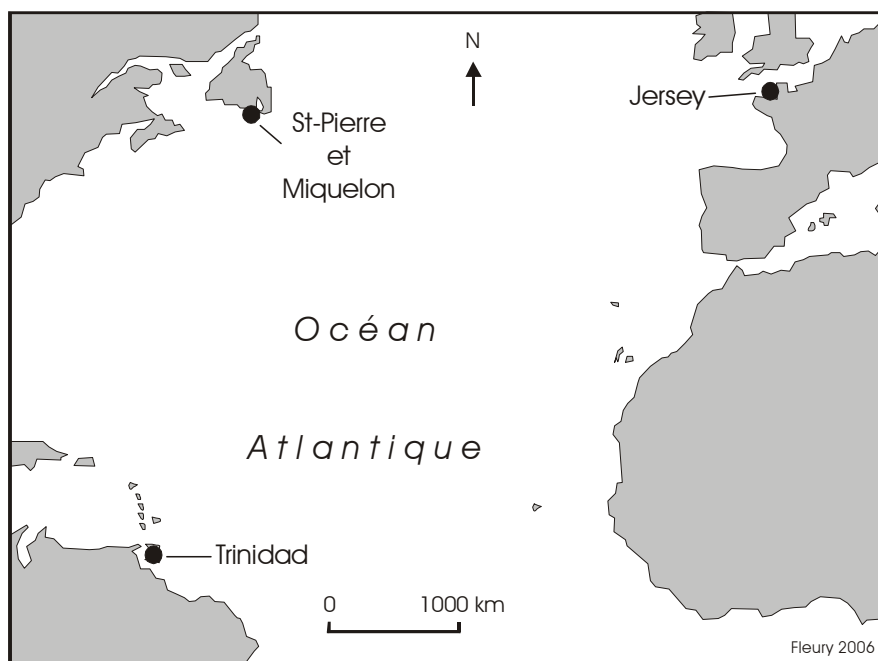
- En ce qui concerne Jersey, le fait que les îles Anglo-Normandes aient été à l'origine du sujet, que ses relations avec le littoral français aient fait l'objet d'un pré-traitement dans le cadre du projet de thèse soumis à validation en mai 1998, a logiquement conduit à son intégration. Une précision est cependant nécessaire à son propos. Notre rapport de DEA ainsi que notre projet de thèse faisaient mention des « îles Anglo-Normandes » regroupant donc deux bailliages, Jersey et Guernesey, totalement indépendants l'un de l'autre. La thèse ne remet pas les deux îles principales de l'archipel anglo-normand sur un pied d'égalité. Il fallait selon nous faire le choix de l'une ou de l'autre ne serait-ce que pour ne pas avoir à se trouver aux prises avec une inévitable comparaison entre les deux bailliages. Ainsi que l'indiquait fort à propos Michel Monteil dans la conclusion de sa thèse (2000), un travail de comparaison entre Jersey et Guernesey, qu'il appelait de ses vœux concernant l'immigration française, reste à faire et il ne m'est pas apparu opportun de le réaliser dans le cadre de cette thèse. C'est parfois en point d'appui à la démonstration sur Jersey que certains éléments relatifs à Guernesey seront cependant mobilisés ;
- L'archipel de St-Pierre-et-Miquelon s'est parfois trouvé au bout de fils tirés lorsque nous avons travaillé sur la pêche granvillaise à la morue sur les bancs de Terre-Neuve (Fleury C., 1996). La relative facilité d'accès aux sources a représenté un élément déterminant. Des informations glanées au cours de différentes lectures nous ont également convaincu que sa situation posait des problèmes qui entraient dans le cadre de notre questionnement ;
- Ce que nous savions de Trinidad⁶ était succinct. Ce choix représentait le test de notre capacité d'ouverture vers un contexte géographique radicalement différent des deux autres, celui de la Caraïbe au contact du continent sud-américain.

Dans un souci de ne pas segmenter outre mesure notre démonstration, la présentation qui suit est volontairement courte. Elle contient quelques repères, tenant à la localisation et à quelques éléments saillants. Le détail des aspects démographiques, économiques,

⁶ Nous avons opté pour l'appellation d'origine espagnole et vernaculaire de « Trinidad », utilisée dans la sphère internationale plutôt que sa traduction française « Trinité ».

constitutionnels ou politiques qui aurait pu y figurer, fera l'objet de développements spécifiques au cours des parties suivantes, au fur et à mesure du bien-fondé de leur intégration dans le fil de notre raisonnement.

Carte 1 : Localisation des trois secteurs étudiés



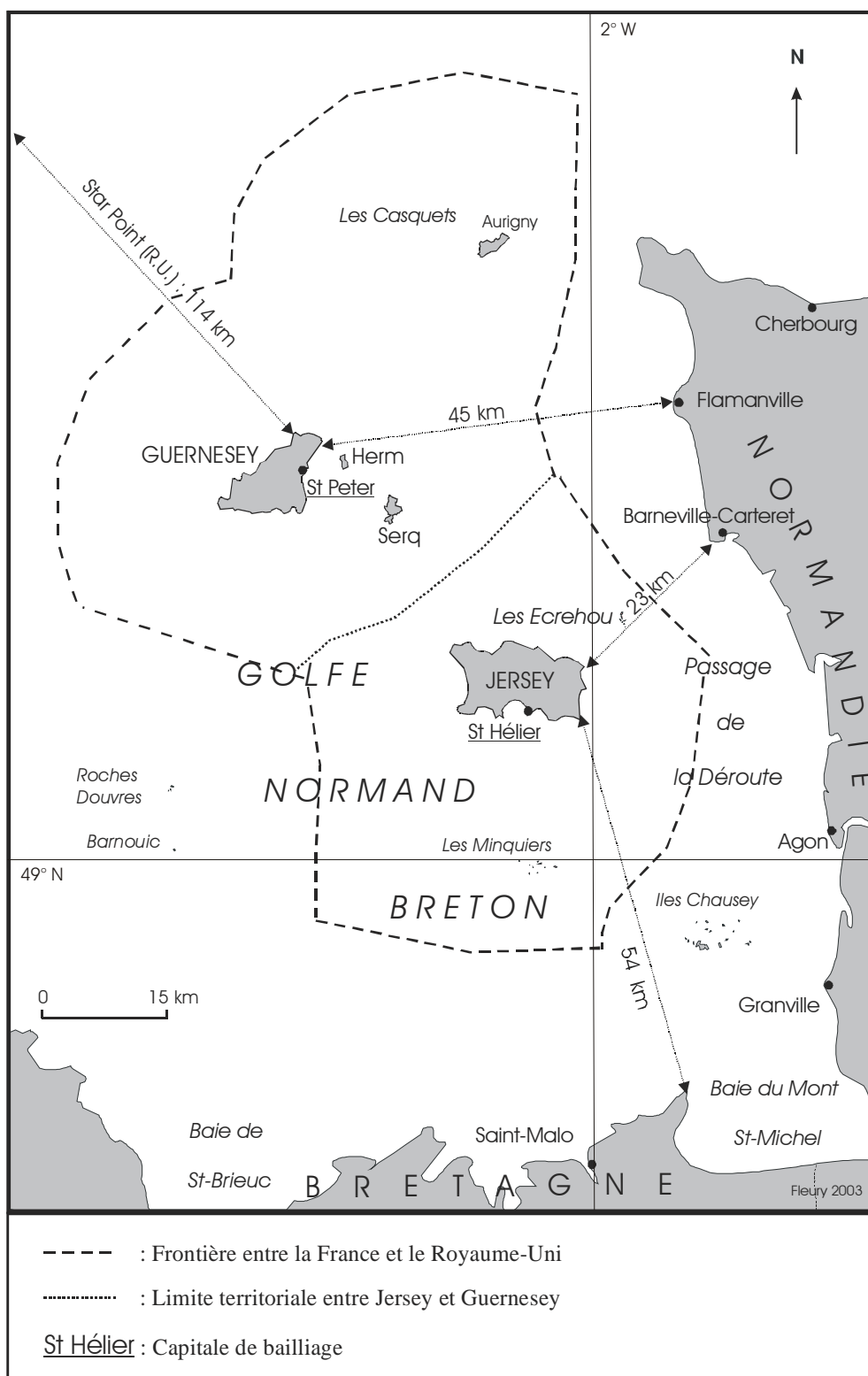
3. Jersey, île anglo-normande

Les îles Anglo-Normandes sont situées dans le golfe Normand-Breton⁷, échancrure du littoral français située entre la côte ouest du Cotentin et la côte nord de la Bretagne. Leur position, pour une superficie totale de 196 km², génère environ 6 000 km² d'eaux britanniques enclavées dans les eaux françaises. Derrière l'appellation générique d'îles Anglo-Normandes se cachent deux entités politiques strictement indépendantes l'une de l'autre. Au bailliage de Guernesey sont associées, selon un mode de relations politiques complexes, des îles habitées qui se nomment Aurigny, Sercq, plus quelques autres qui déclinent toute une palette de

⁷ L'appellation que nous retenons de « golfe Normand-Breton » est en concurrence avec d'autres que l'on rencontre parfois telles que « golfe Normanno-Breton », ou, de façon plus impropre, « baie de Saint-Malo », « baie de Granville » ou même « baie du Mont Saint-Michel », qui n'en constituent qu'une petite partie.

particularismes juridiques et constitutionnels. Outre l'île principale, le bailliage de Jersey englobe les plateaux rocheux inhabités des Minquiers et des Ecrehou.

Carte 2 : Les îles Anglo-Normandes au cœur du golfe Normand-Breton



Source : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine

Les îles Anglo-Normandes font partie du même ensemble d'îles épic Continentales* que les îles de l'Ouest français, dites du Ponant. Une simple comparaison avec Belle-île, la plus grande d'entre elles, est édifiante. Celle-ci abrite environ 4 500 habitants permanents sur 90 km². Pour une superficie du même ordre, Jersey et Guernesey sont respectivement environ dix-neuf fois et treize fois plus peuplées.

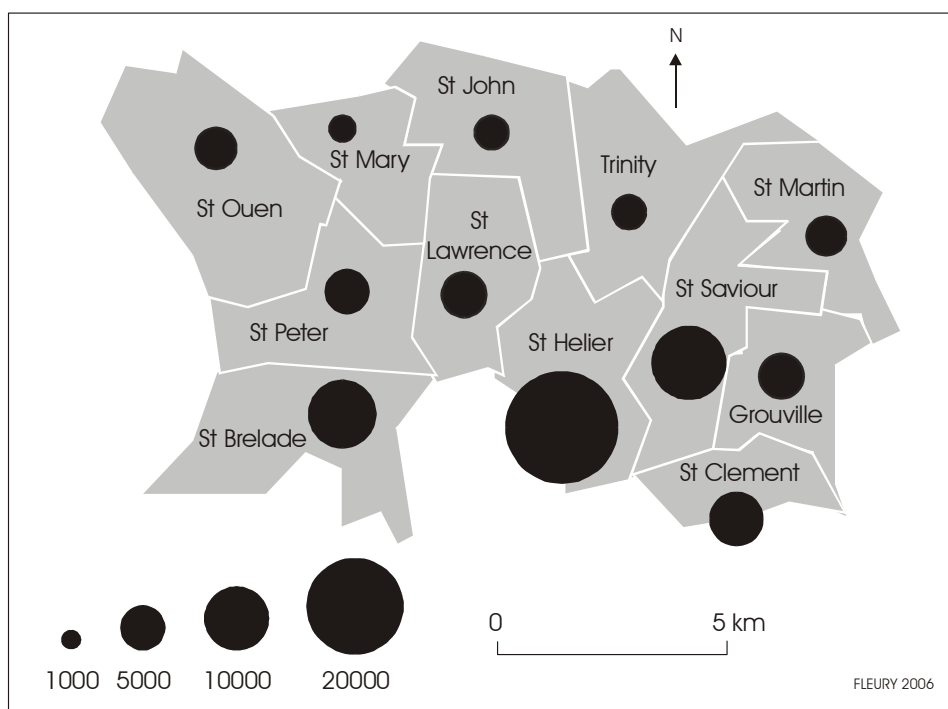
Tableau 2 : Population, superficie et densité des îles Anglo-Normandes

	POPULATION	SUPERFICIE en km ²	DENSITE au km ²
JERSEY	87 186	116	751
GUERNESEY	59 710	60	995
AURIGNY	2 294	8	286
SERCQ	600	5,45	110
HERM et JETHOU	97	2,5	39

Sources : *Jersey Census* 2001, *Guernsey Census* 2001, www.sark.gov.

La densité de population des deux principales îles anglo-normandes est élevée. A Jersey, Trinity, la paroisse la moins densément peuplée, atteint tout de même la valeur de 221 alors que Saint-Hélier affiche 2 743. Signalons que la paroisse, unité administrative de base, ne jouit pas des mêmes compétences que les communes françaises. La terminologie appliquée aux personnes qui l'administrent accredit une caractéristique que l'on attribue souvent aux îles Anglo-Normandes, à savoir un certain anachronisme des institutions. Le connétable, personne élue à la tête de la paroisse, est aidé dans sa tâche par des employés paroissiaux eux aussi élus, qui répondent aux noms quelque peu désuets de centeniers et de vingteniers. Ces derniers forment une milice sans armes, ni uniformes ni rétributions, qui cohabite avec une police plus adaptée aux exigences contemporaines en la matière. Des attributions telles que l'éducation, la santé, la lutte contre l'incendie ou les travaux publics, sont dévolues au niveau supérieur, celui du bailliage.

Carte 3 : Localisation et population des douze paroisses de Jersey

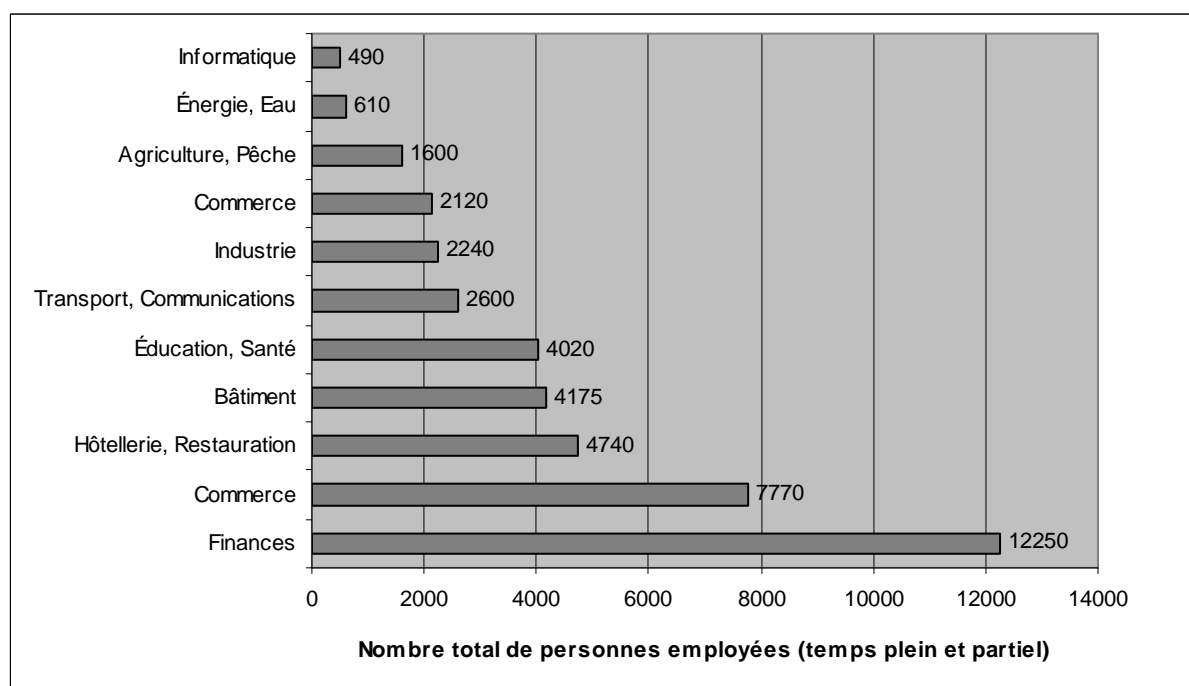


Source : *Jersey Census 2001*

La seconde caractéristique constitutive d’une ambivalence généralement admise concerne l’évocation à propos des îles Anglo-Normandes - et en tout premier lieu de Jersey - de sa fonction de paradis fiscal. Cette aptitude supposée, que nous aurons à discuter dans la troisième partie, est très liée au statut particulier que les deux bailliages n’ont de cesse de préserver par rapport au Royaume-Uni, et par extension à l’Union européenne. Constitutionnellement, Jersey, dépendance de la Couronne britannique représentée sur l’île par un lieutenant-gouverneur, ne fait pas partie du Royaume-Uni. Le bailliage possède donc au même titre que son voisin de Guernesey son propre gouvernement chargé de régler les affaires intérieures. Le gouvernement du Royaume-Uni reste cependant responsable des dossiers relevant de la défense et des affaires internationales. Lorsqu’il a signé le traité de Rome en 1972, des clauses spéciales s’appliquant à Jersey ont été définies dans le protocole 3 du traité d’accession. Jersey n’est ni un membre associé ni un membre à part de la Communauté européenne. Elle en fait cependant partie pour ce qui est de la libre circulation des marchandises manufacturées ou agricoles. Son indépendance est garantie par le fait que tout changement quant aux dispositions pour l’île demanderait un amendement au traité

d'accession du Royaume-Uni, ce qui nécessiterait l'accord de tous les États membres de l'Union européenne, y compris le Royaume-Uni. Sans y voir une relation directe de cause à effet, tant nous verrons plus loin que les prédispositions des milieux économiques de l'île à tirer partie de l'ambivalence de sa situation ne datent pas des dernières décennies du XXe siècle, il est cependant difficile de ne pas établir un rapport entre l'autonomie dont elle jouit et la prééminence de plus en plus affirmée du secteur des finances dans le tissu économique.

Figure 1 : Répartition des emplois du secteur privé à Jersey en 2001



Source : *Jersey Statistical Review 2001*

Le golfe Normand-Breton est bordé par une partie du littoral de deux régions françaises, la Basse-Normandie et la Bretagne. Du côté normand, les îles Anglo-Normandes font face à la côte ouest du Cotentin, dont la partie nord est dominée d'un point de vue économique par la présence de deux implantations majeures de la filière nucléaire française, le centre de retraitement des déchets nucléaires situé dans le canton de Beaumont-Hague, et l'unité de production d'électricité implantée à Flamanville. Le sud du littoral du Cotentin s'organise autour de Granville, station balnéaire et port important tant pour la pêche que pour

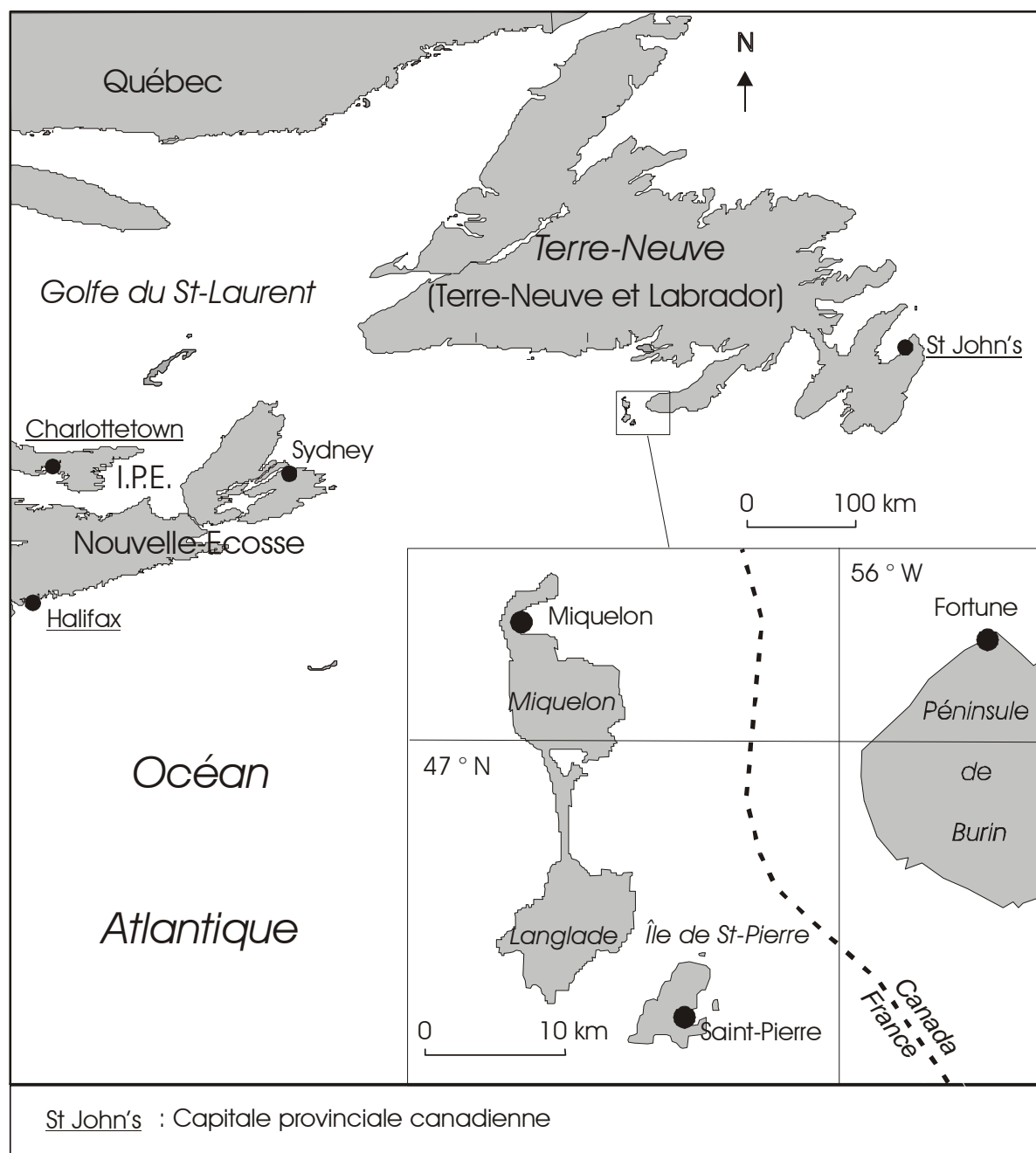
la plaisance. En ce qui concerne la première activité, le port bas-normand a été en 2003 classé en quatrième position nationale en tonnage et huitième en valeur. Pour la seconde, avec une capacité de 1 000 places qui devrait passer à environ 1 600, Granville se situe parmi les grandes places du littoral français. L'économie de la partie centrale, entre Barneville-Carteret* et Granville, s'articule, outre la pêche côtière, autour de trois activités, la conchyliculture, le maraîchage et le tourisme qui exploitent une côte sableuse, bordée de dunes et peu urbanisée. A cet égard une comparaison permet de constater que la totalité de la population des cantons littoraux de la côte ouest du Cotentin n'excède pas celle de la seule île de Jersey⁸. Le côté breton du golfe, beaucoup plus peuplé, est incontestablement dominé par Saint-Malo, port à l'histoire maritime prestigieuse, et porte continentale hégémonique des relations avec les îles Anglo-Normandes.

2. Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel français d'Amérique du Nord

Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel français de 242 km², est situé à dix-huit kilomètres de la péninsule de Burin, qui se trouve sur la côte sud de l'île canadienne de Terre-Neuve. Deux îles sont habitées. La plus grande, Miquelon (114 km²), rattachée à Langlade (95 km²) par un isthme de sable formé au XVIII^e siècle, comptait 698 habitants au recensement de 1999. Mais c'est à Saint-Pierre (27 km²) que se concentre la plus grande partie de la population, soit 5 618 personnes.

⁸ Voir insertion de notre mémoire de DEA (1998) dans <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr>.

Carte 4 : Saint-Pierre-et-Miquelon, au contact de l'île canadienne de Terre-Neuve



Distant d'environ 3 700 kilomètres de la métropole, l'archipel est depuis 1763 la dernière possession française en Amérique du Nord. Après avoir expérimenté différents statuts, dont celui de département de 1976 à 1985, Saint-Pierre-et-Miquelon constitue désormais une collectivité territoriale. Les lois françaises de décentralisation du 2 mars 1982

ont instauré une nouvelle répartition des compétences entre l'État et les différents échelons de l'organisation territoriale. Celle-ci repose principalement sur les trois niveaux d'administration que sont la commune, le département et la région. Mais, au sein de la République, certaines collectivités territoriales à statut particulier disposent d'une plus large autonomie de décision. Saint-Pierre-et-Miquelon en fait partie au même titre que Mayotte. Si le préfet résidant à Saint-Pierre est le représentant de l'État, le président du Conseil général constitue l'exécutif de l'archipel. L'assemblée territoriale est constituée de dix-neuf membres élus au scrutin de liste à deux tours et répartis entre les deux communes, quatre pour Miquelon et quinze pour Saint-Pierre. Assisté d'un Conseil Économique et Social, il est doté de compétences propres dans les domaines douanier, fiscal, de l'urbanisme et du logement. Saint-Pierre-et-Miquelon possède donc son propre code des impôts. Le Conseil général doit par ailleurs être saisi de tout projet de loi ou de décret portant disposition spéciale pour l'archipel ainsi que de tout projet concernant la coopération régionale ou la ZEE. Il peut participer à la négociation des accords. La loi de 1993 organise au bénéfice de la collectivité un système de concession des domaines de l'État, particulièrement en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles, du fond des mers, de son sous-sol et des eaux surjacentes*.

Les ressortissants des collectivités territoriales et des Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) ont la pleine citoyenneté française. Ils sont électeurs et éligibles à l'Assemblée nationale et au Sénat. Ainsi, Saint-Pierre-et-Miquelon est représenté à Paris par un député, un sénateur et un conseiller économique et social. Mais l'une des originalités du statut des PTOM et des collectivités territoriales réside dans la déconnexion hommes/territoires, si l'on considère l'appartenance à l'Union européenne. Si les premiers sont bien citoyens européens, les seconds n'en font en revanche pas partie. En dépit du désavantage de ne pas permettre l'accès aux aides communautaires, contrairement aux Départements d'Outre-Mer (DOM), le statut de collectivité territoriale confère en effet un certain nombre de prérogatives dans le cadre élargi de l'Union européenne. Au regard de celle-ci, Saint-Pierre-et-Miquelon est l'un des vingt PTOM rattachés à un État membre⁹. Contrairement aux PTOM *stricto sensu* qui disposent d'une autonomie législative leur permettant d'arrêter eux-mêmes les mesures territoriales des actes communautaires, les collectivités territoriales sont soumises au droit

⁹ Les PTOM comprennent, douze « *Overseas Countries and Territories* » britanniques, deux « Pays d'outre-mer » néerlandais (Aruba et les Antilles Néerlandaises), le Groenland, territoire autonome dépendant du Danemark et six « territoires d'outre-mer et collectivités territoriales » français (d'une part la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances, Wallis-et-Futuna et les Terres Australes et Antarctiques pour les territoires d'outre-mer, et d'autre part Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon pour les collectivités territoriales).

national. Cependant, il appartient à la France d'exclure éventuellement Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon de l'application des dispositions communautaires directement applicables dans les États membres. Nous verrons dans la troisième partie les implications d'un cadre législatif qui peut permettre d'assimiler l'archipel à un espace dérogatoire, caractéristique qu'il partage donc, même selon des modalités différentes, avec les bailliages anglo-normands.

Selon un profil économique largement partagé par les PTOM, les surcoûts afférant à l'éloignement et l'étroitesse des marchés locaux conduisent d'une part à un renchérissement des coûts de production et de consommation, et d'autre part au fait que les balances commerciales sont systématiquement et très largement déficitaires. Saint-Pierre-et-Miquelon participe au plus haut point de cette caractéristique puisque ses exportations ne couvraient en 2001 ses importations qu'à hauteur de 8,1% et enregistrait un déficit de sa balance commerciale de 74,97 millions d'Euros. La chute des activités liées à la filière pêche, qui fut à l'origine du peuplement et du développement de l'archipel, ainsi que les difficultés à mettre en place des stratégies économiques alternatives, expliquent le haut niveau de participation de l'État au budget de la collectivité territoriale. En effet le solde entre les dépenses et les recettes de l'État s'élève à 51,6 millions d'Euros et représente selon l'Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer (IEDOM) « une part significative du produit intérieur brut » (IEDOM, 2001). Cette affirmation est cependant approximative dans la mesure où, toujours selon cet organisme officiel, en « l'absence de comptes économiques de l'archipel », le montant du Produit Intérieur Brut n'est pas rendu public. Ces quelques éléments confortent la perception de Saint-Pierre-et-Miquelon comme étant un espace micro-insulaire périphérique caractérisé par une double marginalité, spatiale et économique.

Marginale et périphérique, la région canadienne proche de Saint-Pierre-et-Miquelon l'est également, comme en témoigne au premier abord la lecture d'une carte. La route transcanadienne finit – ou commence - son parcours de près de 8 000 kilomètres au bord de l'Atlantique à Saint-Jean de Terre Neuve*, capitale de Terre-Neuve-et-Labrador, province qui se caractérise notamment par sa situation à l'extrémité orientale du pays et par une densité de population qui se situe au niveau extrêmement bas de 1,4 habitants au km². A partir d'une jonction située à environ 150 kilomètres à l'ouest de Saint-Jean, il reste 200 kilomètres à parcourir vers le sud-ouest pour se rendre à Fortune d'où un traversier mène à Saint-Pierre en une heure, ceci uniquement de mai à septembre. Certaines petites communautés de pêcheurs de la côte sud de Terre-Neuve n'ont été desservies par un réseau routier asphalté, commodité dont elles étaient parfois éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres, qu'à la fin du XXe siècle. Cette situation périphérique s'accompagne, selon un modèle relativement fréquent au

Canada, d'une marginalité économique marquée. Quelques chiffres suffisent à en rendre compte. Fortune, le village terre-neuvien le plus proche de l'archipel français, comptait 1 619 habitants en 2001, ce qui représentait une baisse de 18 % par rapport au recensement précédent, cinq ans plus tôt¹⁰. Le taux de chômage y atteignait 23,4 %. Plus à l'est, à Marystown, l'agglomération principale avec ses 5 908 habitants de la péninsule de Burin, le chômage masculin s'élevait à 29,8 %, taux strictement identique à celui présenté par l'ensemble de la circonscription électorale Burin – St Georges's. Les petites communautés éparses et peu peuplées jalonnant le sud de Terre-Neuve sont nettement à l'écart de l'axe de développement qui s'est ébauché plus au nord, le long de la route transcanadienne.

3. Trinidad, île principale de la République de Trinidad-et-Tobago

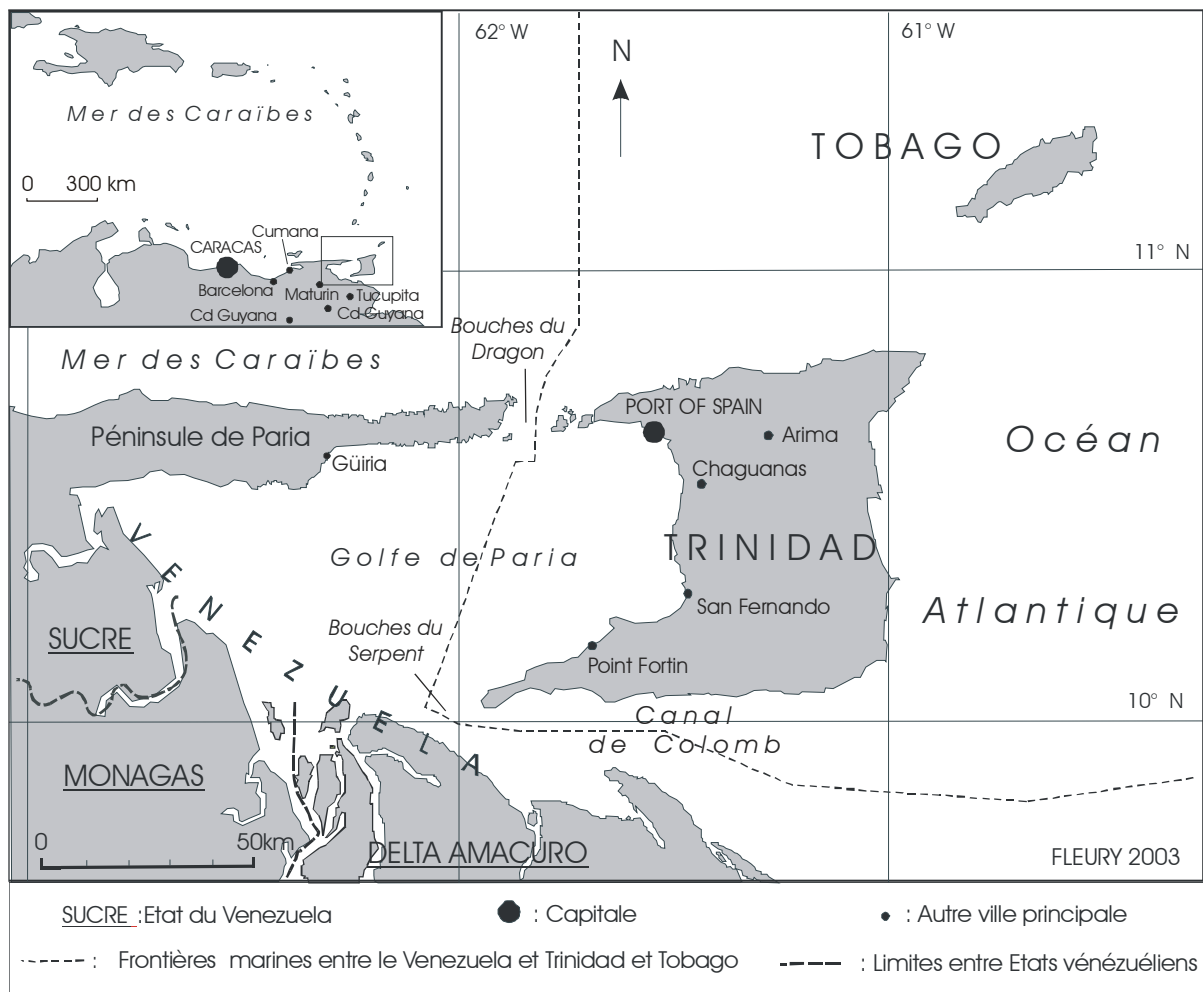
La République de Trinidad-et-Tobago concentre la totalité de ses 1 262 000 habitants (*Central Statistical Office*, 2000) dans les deux îles éponymes. La majeure partie de la population, soit 1 208 000 personnes, vit à Trinidad. D'un point de vue géomorphologique, cette île de 4 828 km² n'appartient pas, contrairement à Tobago (300 km²), à l'arc volcanique antillais, mais bien au continent sud-américain. A deux endroits, elle est située à environ quinze kilomètres du Venezuela, d'une part au nord-ouest à hauteur de la presqu'île de Chaguaramas qui fait face à la péninsule de Paria, et d'autre part à sa pointe sud-ouest qui se trouve en face de la région du delta de l'Orénoque.

Dépendance de l'Empire espagnol, puis à partir de 1797 de l'Empire britannique, Trinidad forme à partir de 1889 une entité administrative commune avec Tobago. Les deux îles accèdent conjointement à l'indépendance en 1962, au même titre qu'un certain nombre de possessions britanniques de la région, après l'expérience avortée de l'éphémère *West Indies Federation* entre 1958 et 1962. La République de Trinidad-et-Tobago est une démocratie parlementaire. A sa tête se trouve un président élu par un collège électoral constitué des membres des deux assemblées, le Sénat et la Chambre des députés. Son rôle est limité et consiste essentiellement à nommer un Premier ministre au sein de la majorité issue des élections législatives. Si la capitale Port of Spain* ne compte que 49 031 habitants (2000), son agglomération, qui s'étale essentiellement le long du corridor ouest-est vers Arima, peut être

¹⁰ www.statcan.ca

estimée à plus de 300 000 habitants. San Fernando, Chaguanas, Arima, Point Fortin viennent ensuite dans la hiérarchie urbaine.

Carte 5 : La situation de Trinidad au contact du continent sud-américain



Sources : *Central Statistical Office*, gouvernement de Trinidad-et-Tobago, Atlas Mondial Encarta 98

La présence d'une forte population originaire du subcontinent indien constitue un élément marquant de la composition ethnique de Trinidad-et-Tobago. Le recensement publié en 2000 a montré que, au cours de la dernière décennie du XXe siècle, la population descendant des travailleurs venus d'Inde pour se substituer aux esclaves d'origine africaine

libérés par les lois abolitionnistes anglaises de 1832, a constitué pour la première fois, avec 40 % de la population totale, le groupe ethnique le plus nombreux contre 37,5 % d'afro-américains et 20,5 % de métis. Les 2 % restants se partagent entre des personnes originaires d'Europe, du Proche et de l'Extrême-Orient. Cette composition, contrairement à ce qui se passe non loin de là sur le continent sud-américain au Guyana, n'engendre pas de tensions majeures d'un point de vue strictement ethnique. Cette bipolarité a cependant cristallisé la vie politique selon une tonalité parfois très conflictuelle autour des deux partis politiques qui la dominent actuellement. Issu de la lutte pour l'indépendance, le *People's National Movement* (PNM), dont la figure emblématique fut le premier ministre (1958-1981) et historien Eric Williams, est soutenu par la composante afro-américaine de la population. L'*Union National Congress* (UNC), créé par des dissidents du PNM au cours des années 1980, est quant à lui le vecteur politique privilégié de la population d'origine indienne. En la personne de son leader Basdeo Panday, les élections de 1995 ont amené pour la première fois au pouvoir un membre de cette communauté.

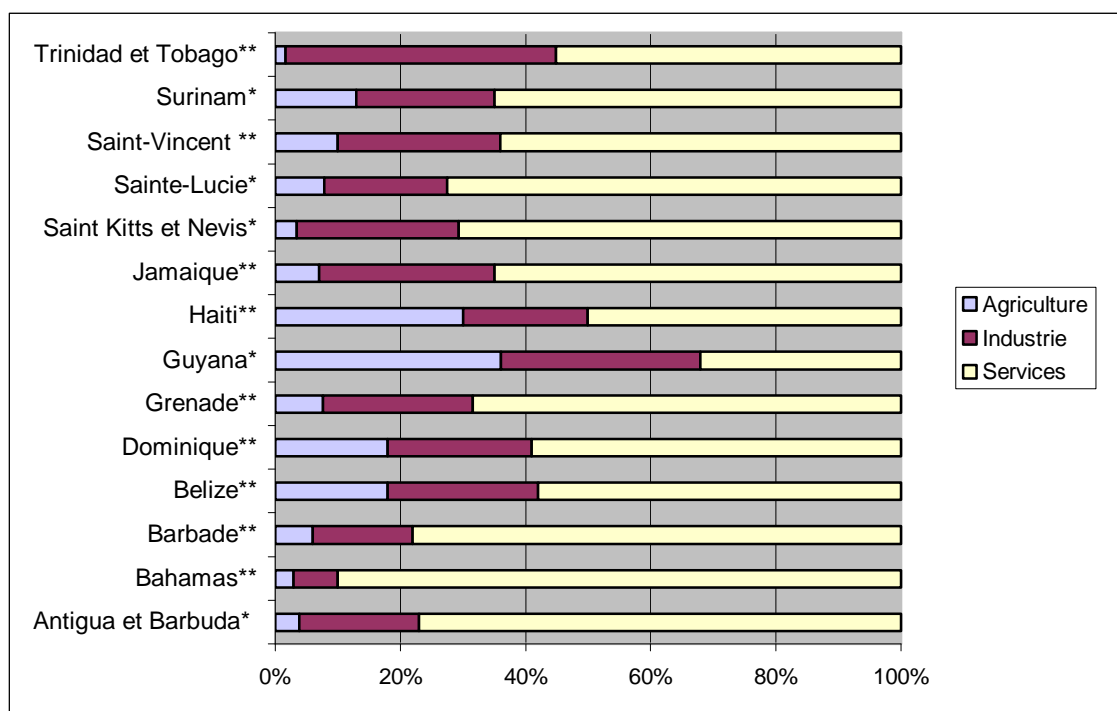
Trinidad échappe, contrairement à Tobago, aux stéréotypes habituellement convoqués pour dresser un tableau socio-économique des îles de la région. Parmi les éléments qui corroborent ce propos, on peut en retenir deux principaux. Il s'agit d'abord du faible poids du tourisme dans l'économie. Trinidad ne connaît pas de fréquentation touristique, hormis les croisiéristes nord-américains les plus aventureux qui descendent pour quelques heures des bateaux de luxe parfois amarrés aux quais de Port of Spain. La tendance est à la réflexion autour de la notion d'écotourisme afin d'exploiter plutôt la forêt pluviale, qui recouvre la moitié de la surface de l'île, qu'un littoral que l'on peut estimer comme peu attractif dans le contexte caraïbe. Mais surtout le secteur intégré de l'énergie domine l'économie grâce aux abondantes ressources en hydrocarbures contenues dans son sous-sol et dans le sous-sol sous-marin de sa ZEE. La filière liée aux hydrocarbures combine désormais non seulement l'extraction de pétrole, activité historique, mais également la liquéfaction du gaz naturel qui permet d'alimenter des unités de transformation pétrochimiques. Le pays est ainsi parmi les plus importants producteurs et exportateurs mondiaux d'ammoniaque, de méthanol et d'urée.

Trinidad-et-Tobago se caractérise à la fois par une conformité à certains éléments du modèle caraïbe à travers par exemple l'insularité¹¹ et le caractère multiethnique donc

¹¹ La *Caribbean Community* (CARICOM) regroupe quatorze pays dont trois – le Belize, le Guyana et le Surinam – sont continentaux. Inversement, certains États insulaires de la région – le plus notable étant la République Dominicaine – n'ont pas encore adhéré à cette organisation qui poursuit un objectif d'intégration au-delà du marché commun.

multiculturel de sa population, tout en s'en éloignant de façon marquée si l'on se réfère à l'économie. La figure 2 montre l'écart important présenté par sa répartition sectorielle par rapport aux autres États de la CARICOM. Trinidad-et-Tobago est proportionnellement à la fois le pays le moins agricole, le plus industriel et, mis à part le Belize et Haïti, celui où les services représentent le plus faible pourcentage. Notons enfin que les atouts industriels dont le pays se prévaut soulèvent un certain nombre d'interrogations quant à la dangerosité de leur intrusion dans des milieux naturels réputés fragiles.

Figure 2 : Répartition en pourcentage des secteurs économiques dans les pays de la CARICOM



* : 2000 ** : 2001

Source : CIA World Factbook 2002

Située tout au sud de l'arc antillais, l'île de Trinidad est au contact de territoires aux caractéristiques bien différentes. Elle se trouve en effet à proximité de trois États du nord-est du Venezuela. Il s'agit de Sucre et Monagas à l'ouest et de Delta Amacuro au sud. Les régions concernées se situent à environ 600 kilomètres de la capitale, Caracas. Güiria, port de l'État de Sucre situé au bord du golfe de Paria, est la seule ville de quelque importance de

cette partie du littoral vénézuélien¹². Vers le sud-est, jusqu'à la frontière avec le Guyana, une côte amphibie, domaine de la mangrove, façonnée par les apports alluviaux du fleuve Orénoque, a interdit sur plusieurs centaines de kilomètres tout établissement urbain. Seules quelques communautés éparses de pêcheurs jalonnent un littoral considéré par toutes les sources consultées et les témoignages recueillis comme une zone propice à différents trafics, alimentant l'image d'un secteur peu sûr, au débouché d'un grand fleuve, traversant des territoires quasiment vides, ouvrant sur l'Atlantique, l'Europe et l'Amérique du Nord. C'est ce dernier point que souligne avec une certaine emphase le site Internet officiel du l'État de Delta Amacuro :

« Final de un ciclo, nacimiento de un Estado, Delta Amacuro. Alfa y Omega, principio y fin, confluencia de dos grandes, el Río Orinoco y el Océano Atlántico, el Delta del Orinoco representa la frontera entre la cultura indígena y la europea. ».

(www.a-venezuela.com)

Les villes sont à l'intérieur. La plus proche est Tucupita, capitale de l'État de Delta Amacuro, située à plus de 100 kilomètres de la mer. Elle réunit avec ses 66 000 habitants la majorité des 128 000 personnes recensées dans un État qui couvre 40 200 km² soit une densité moyenne de 3,18 habitants au km². Trois groupes ethniques – les Amérindiens, les créoles venus de la côte nord et de l'île Margarita et les Guyanais - se partagent la composition de la population. Plus loin encore, en remontant l'Orénoque, on trouvent les principales villes de l'État de Bolivar, Ciudad Guyana (environ 700 000 habitants), ville pionnière récente puisque fondée en 1962, et Ciudad Bolivar (environ 300 000 habitants), vieille ville coloniale fondée en 1595. Maturin, capitale de l'État de Monagas (environ 200 000 habitants), est une ville importante de l'*Oriente* vénézuélien, dotée d'un aéroport international.

Cette courte présentation nous permet de dégager quelques éléments communs aux trois espaces considérés. Nous avons ainsi pu constater que le statut constitutionnel des bailliages anglo-normands et de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon les éloignait – certes encore plus pour les premiers que pour le seconds - de l'idée selon laquelle il conviendrait de les différencier du troisième terme de la comparaison, Trinidad, île principale de la république indépendante de Trinidad-et-Tobago. Par ailleurs, le Passage de la Déroute entre Jersey et le

¹² Seule information disponible en la matière : le district de Valdés auquel elle appartient comptait 33 000 habitants recensés en 2001.

Cotentin, le détroit séparant Saint-Pierre-et-Miquelon de la péninsule de Burin et les Bouches du Serpent et du Dragon, entre Trinidad et le Venezuela, séparent d'une part une île et un continent – ou une grande île dans le deuxième cas – et d'autre part deux pays. Mais elles constituent à d'autres titres des frontières aisément identifiables à ce stade préliminaire de la formulation de notre réflexion. Frontières politiques donc, posées sur la mer ; frontières économiques également entre des territoires n'appartenant pas aux mêmes instances supranationales de mise en commun des marchés ; frontières linguistiques encore puisque dans les trois cas la pratique généralisée d'une langue commune n'est plus dans une très large mesure qu'un lointain souvenir ; frontière économique, peut-être encore si nous interprétons rapidement les indices retenus pour comparer les niveaux de vie qui montrent dans les trois cas un net avantage insulaire.

CHAPITRE II

*THÈMES ABORDÉS ET SECTEURS GÉOGRAPHIQUES ÉTUDIÉS SOUS LE REGARD
DES GÉOGRAPHERS*

Un sujet de thèse peut être considéré comme une intrusion dans des corpus théoriques et thématiques. Le chapitre qui suit a un double objectif. Il s'agit d'abord de délimiter autant que cela soit possible les objets géographiques île, frontière et mer, et ensuite de rendre compte de l'évolution de la pensée géographique à leur égard. C'est un exercice délicat dans la mesure où d'une part ils constituent des entrées sujettes à une abondante littérature grise et d'autre part ils représentent des « dispositifs affectifs » (Corbin A., 1990) de nature à mobiliser les facultés mythificatrices des hommes. Ainsi se sont multipliées à leur propos des recherches selon des approches extrêmement variées qui peuvent être culturelles, économiques, géopolitiques, juridiques. Il n'est pas question de faire un point épistémologique complet pour chacun d'entre eux, de la façon dont l'a fait par exemple Benoît Raoulx à propos des îles dans sa thèse *Les îles du grand large* (1993). Notre souci en l'occurrence consiste à perdre de vue le moins possible la spécificité de notre problématique qui associe explicitement île et frontière et implicitement la mer.

1. Les géographes et les frontières

Le titre de ce sous-chapitre évoque celui de l'ouvrage dirigé par Jean-Pierre Renard, *Le géographe et les frontières* (1997), auquel il sera fait référence à plusieurs reprises. L'idée d'un monde lissé, ouvert à la circulation de flux irriguant uniformément chaque point de l'espace relève encore largement de l'utopie. Il y a loin du propos de Paul Virilio stigmatisant la victoire du « temps réel » sur « l'espace réel » (1996), à l'expérience d'un immigrant clandestin cherchant à passer des frontières et pour cela franchissant des montagnes à pied, ou se cachant dans la remorque surchauffée d'un camion, ou encore se serrant dans une embarcation ballottée et surchargée. Sur mer comme sur terre, la localisation d'un acte n'aura pas forcément les mêmes conséquences pour son auteur selon que l'on se trouve en deçà ou au-delà de ce qu'il faut bien appeler une ligne, même si elle n'est généralement visible que sur les cartes. Que l'on songe encore au sort de l'auteur d'un crime perpétré dans une ville étasunienne frontalière du Canada. Pour le même acte, ici il risque la peine de mort, là, à quelques hectomètres, 20 ou 30 années de prison peut-être. La vision péremptoire d'« un monde unifié par la marchandise triomphante et la communication instantanée » que dénonçait Michel Foucher en 1988 dans *Fronts et Frontières*, alors même que le processus d'unification des marchés était moins engagé qu'aujourd'hui et que peu de personnes envisageaient les applications domestiques actuelles d'Internet, ne résiste pas à la critique

d'une lecture holiste des sociétés. Dans un jeu que l'on pourrait envisager à somme nulle, la fin annoncée des frontières ici, au fur et à mesure d'une part de la construction d'institutions supra-étatiques et d'autre part de l'évolution des moyens de communication, est concomitante de leur renaissance, de leur durcissement ailleurs. D'un point de vue de « géopolitique interne¹³ » des enclaves, que l'on pourrait qualifier de symétriques, celles où les représentants de l'ordre sont indésirables et celles comme ces *Gated Communities** où le calibrage social donne sa pleine mesure, constituent des formes de ségrégation socio-spatiale. Même les phénomènes censés illustrer l'abolition des frontières montrent, en un paradoxe qui n'est qu'apparent, qu'au contraire ils les révèlent et les rendent opératoires. Si par exemple la chaîne anglaise de magasins *Tesco* délocalise son système informatique à Bangalore dans le sud de l'Inde, cela ne signifie pas que les frontières disparaissent mais au contraire qu'elles sont encore extrêmement significatives, en l'occurrence en terme de coût du travail.

Il ne s'agit pas de refaire ici tout un historique du rapport de la géographie et des géographes à la question des frontières, exercice qui risquerait de tomber dans la paraphrase d'ouvrages de référence. Nous resterons dans notre sujet en faisant un bref rappel de ses acceptions et conceptions, essentiellement à la lumière de la spécificité de notre recherche consacrée aux frontières marines. Comme Yves Lacoste (1984), nous récusons l'accolage systématique de l'adjectif « maritime » au substantif « frontière ». Jusqu'à preuve du contraire, « maritime » fait référence à ce qui se situe sur l'eau. Or nous défendons l'idée selon laquelle considérer la mer comme un espace horizontal constitue une vision restrictive qui occulte ce qui représente pour nous une de ses principales spécificités par rapport aux frontières terrestres, à savoir sa verticalité, avec plusieurs niveaux d'intervention humaine que nous aurons l'occasion de détailler dans la quatrième partie.

1.a. Le rapport ligne frontière/zone frontière

Les deux éléments de notre problématique - les conflits¹⁴ d'appropriation de l'espace marin et le rapport proximités/altérités – renvoient aux deux acceptions classiques de la frontière, mot susceptible de désigner dans la langue française à la fois une ligne et une zone. En effet, l'appropriation de l'espace marin - ou terrestre - passe par la définition d'une ligne, elle-même déterminant une zone dans laquelle selon Peter Haggett (1965)

¹³ Selon l'expression employée par exemple dans le n° 91 de la revue *Hérodote* dans le cadre des présentations à la formation doctorale de géopolitique de l'Université de Paris VIII.

¹⁴ La notion de conflit sera tout au long de ces pages à prendre au sens large puisque son spectre court selon nous de la simple négociation à la lutte armée. La définition « opposition d'intérêts divergents » du *Grand Larousse encyclopédique* laisse la place à tous les degrés d'intensité et d'importance des enjeux.

« la frontière a un effet déformant par rapport à des interactions théoriques, puisqu'elle bloque ou modifie l'extension d'un champ. »

Cette zone est également soumise selon nous à « des régimes juridiques particuliers » (Lapradelle P. de, 1928). La frontière, c'est également une région qui s'organise à différents échelons des échelles sociale et spatiale en fonction de cette ligne de part et d'autre de laquelle s'articulent, se combinent, se juxtaposent des mécanismes légaux ou illégaux de transgression. Des échanges, qui peuvent également être légaux ou illégaux, matériels - de personnes, de marchandises – ou immatériels dans le cas par exemple de flux financiers, se créent en raison même des différentiels économique, fiscal, juridique que la ligne sépare. La région frontalière est à largeur et à intensité frontalière variables et les systèmes qui la traversent agissent le plus souvent de façon dissymétrique. Un recours à l'étymologie et un rappel de la terminologie de la langue anglaise peuvent être utiles pour saisir les différents sens se rapportant à la frontière¹⁵.

Le mot anglais *border*, dérivé du vieux mot français *bort*, signifiant le côté du navire, peut s'entendre de deux façons au moins. Dans le domaine géographique, il signifie soit une région située à la limite d'un territoire, soit la ligne qui borde ce territoire. La correspondance en français pourrait être dans le premier sens « région frontalière », le mot frontière lui-même étant essentiellement mobilisé pour qualifier la ligne elle-même. La langue anglaise emploie désormais le plus souvent indifféremment *boundary* – qui, employé seul, signifie originellement borne, limite - ou *border*.

Hors du champ géographique, selon une approche culturelle, le mot *border* s'applique également à la distinction binaire entre moi et l'autre, le privé et le public, le sujet et l'objet. Le mot dérivé *borderland* a deux acceptions, s'appliquant d'une part à un espace situé sur ou à côté d'une frontière entre deux pays et d'autre part à un espace indéterminé, imaginé. Enfin, *frontier* vient, comme le mot français proche, du latin *frons* signifiant le front, la face. Il est très lié à la confrontation puisqu'il se réfère à une zone qui se situe face à un ennemi. Son sens s'est progressivement étendu à la ligne courant entre des territoires occupés et des territoires inoccupés, ou encore entre des zones considérées comme civilisées et non civilisées. Dans l'ouvrage intitulé *The Geography of frontiers and boundaries* (1965), le

¹⁵ Le paragraphe suivant s'appuie sur l'introduction de Henrice Altink et Sharif Gemie, co-organisateurs du colloque *At The Border, margins and Peripheries in Modern France*, organisé par *The Association For The Study of Modern and Contemporary France* (ASMCF) du 28 au 31 août 2002 à l'Université de Glamorgan à Pontypridd (Pays de Galles). Nous y avons participé en donnant une communication intitulée « Saint-Pierre-et-Miquelon, îles frontière ».

géographe australien John Prescott distingue deux sens au mot *frontier*. Il se réfère soit à la division politique entre deux États soit à la séparation entre zones habitées et inhabitées. Il opte pour une distinction entre la ligne et la zone tout en reconnaissant que la précision du vocabulaire n'était pas – ou plus - garantie lorsqu'il écrit

« While the context normally prevents confusion between the two meanings, problems of interpreting the sense can easily arise. It is for this reason that some geographers have attempted to restrict the use of the term to features possessing width, referring to simple linear divides as boundaries. Although the English, French (*la frontière* and *la limite*) and Italian (*il confine* and *la frontiera*) languages permit this convenient distinction, it has not been consistently employed by geographers (p.33). »

Le propos d'Altink et Gemie selon lequel

« Today, frontiers are no longer seen simply as lines of division but also as sites where interaction, adaptation, mixture and also conflict take place. »

renvoie à l'idée selon laquelle les différents mots anglais ont tendance chacun à recouvrir à la fois la ligne elle-même et la région qui s'articule de part et d'autre. On les emploie donc de plus en plus indifféremment. La distinction anglo-saxonne, dont on vient cependant de voir qu'elle n'était plus aussi nette que la profusion de mots pouvait le laisser croire, rend compte d'une dualité que Michel Foucher récuse puisqu'il considère que « ligne et zone correspondent en fait à deux ordres de grandeurs différents ». Selon cet auteur (*op. cit.*),

« elle présente l'inconvénient de considérer les frontières comme des objets en soi (...) qui ne sont, dans leur genèse, que les enveloppes linéaires d'ensembles spatiaux de nature politique, dans le cadre desquels on décidera que, selon les circonstances, la frontière sera fermée ou ouverte, la ligne perméable ou étanche. »

Selon nous, si l'on peut admettre qu'effectivement la distinction ligne/zone comporte le risque de séparer artificiellement deux éléments d'un même complexe, nous ne pouvons envisager de les confondre, tout au moins dans le cas des frontières marines, même en utilisant différentes focales. Nous estimons que ligne et zone sont de nature différente. La

première est désormais une construction juridique, généralement figée¹⁶. La seconde une construction sociale, combinaison éminemment complexe et variable en fonction des groupes sociaux dont les pratiques spatiales sont en partie déterminées, déformées, tronquées par la proximité de la ligne.

La combinaison île/frontière met un troisième élément - la mer – dans une double fonction, à la fois espace support et espace intervalle. Espace support puisque c'est sur la mer que se dessinent les velléités acquiescentes des États ; espace intervalle puisque la proximité, pour effective qu'elle soit, ne repose pas sur une contiguïté terrestre. Une frontière marine, c'est d'abord une ligne récente puisque le premier accord bilatéral de délimitation marine a concerné la Suède et le Danemark en 1932 (Labrecque G., 1998). Le premier accord sur la délimitation du plateau continental a été signé en 1942 entre le Royaume-Uni, en tant qu'autorité tutélaire de Trinidad-et-Tobago, et le Venezuela. Les décisions antérieures de promulgation d'une bande côtière territoriale de trois, quatre ou douze milles selon les États, étaient dans une très large mesure des décisions unilatérales non couvertes par un quelconque accord international. Elles sont désormais établies en fonction de critères universels définis lors de conventions internationales ou à défaut soumise à un arbitrage international, en rupture avec la conception organiciste de Ratzel considérant le tracé de la frontière comme le résultat d'un rapport de forces entre États. Mais la stricte application d'une norme internationalement reconnue - les trois milles puis les douze milles notamment - peut être rendue délicate à cause d'éléments matériels tels que la configuration des littoraux ou la présence d'îles. Dans la combinaison île-frontière, telle que nous l'avons définie précédemment, la proximité de deux territoires n'appartenant pas au même État, donne une « épaisseur », une fonction déterminante à la ligne frontière marine que celle-ci n'a pas dans le cas où par exemple elle sépare de la haute mer les eaux territoriales d'un pays.

Hormis sur les cartes où elles figurent souvent par convention en pointillé, le degré de matérialisation des lignes frontières varie. Elles ont parfois été très fortement inscrites dans le paysage. Les *limes** romains, le mur de Berlin, la muraille de Chine en sont quelques exemples notoires. Elles peuvent l'être encore comme la frontière la plus infranchissable qui soit entre les deux Corée, la séparation entre les communautés grecque et turque de Chypre, toujours particulièrement explicite dans les rues de Nicosie au début du XXI^e siècle, ou comme le mur érigé par les Israéliens pour isoler les territoires palestiniens. Mais le plus

¹⁶ En Europe de l'Est à la fin du XX^e siècle, on a assisté à la naissance de nouveaux États. On peut toutefois noter que les frontières (re)créées à cette occasion sont des frontières internes à des ex-fédérations, l'URSS, la Yougoslavie et la Tchécoslovaquie. Elles constituent des résurgences d'ensembles politiques antérieurs dont on a épaissi un trait qui s'était effacé, notamment dans le contexte de l'après Seconde Guerre mondiale.

souvent les frontières sont plus ou moins jalonnées, selon le degré d'intégration des entités politiques qu'elles séparent, de points qui sont des postes-frontières, des portes censées canaliser et contrôler les flux destinés à les franchir. Sur mer, elles ne sont jamais matérialisées, sauf dans des cas exceptionnels par des bouées et, contrairement à ce qu'écrit Foucher à propos des frontières terrestres, « pour l'œil exercé, (...) le plus souvent visibles d'avion », elles ne sont jamais détectables à l'œil. En effet, elles ne séparent pas deux territoires qui peuvent éventuellement présenter une différence d'organisation tel que le révèle par exemple le parcellaire agricole. Voyons maintenant comment les géographes ont évolué par rapport à la frontière objet géographique ambivalent.

1.b. De la linéarisation de la frontière aux discontinuités socio-territoriales

Les géographes ont été sollicités dès l'Antiquité pour travailler dans le sillage des conquérants. Ils ont longtemps été cantonnés dans la fonction de « technicien de la représentation spatiale », tout comme la carte l'a été dans celle d'« instrument de pouvoir, de son exercice et de la conquête militaire ». La géographie est donc admise comme « un savoir utilitaire pour bâtir ou défaire les États » (Renard, *op. cit.*). On ne peut mieux la confiner dans un rôle subalterne d'exécution des volontés du prince. On peut estimer, comme Lacoste (1976) l'exprime avec force, que ces fonctions n'ont pas totalement disparu.

La définition et la légitimation de frontières stables constituent en effet un enjeu majeur de la définition et de la légitimation d'entités politiques et juridiques cohérentes, homogènes, sur lesquelles un pouvoir peut alors s'exercer en évitant la dilution aux marges¹⁷. Selon Claude Raffestin (1992), elle est même « constitutive du vivant et du vivant en société » et à ce titre vouloir la nier ou l'abolir est totalement illusoire. Établir une limite c'est en théorie supprimer tout gradient de pouvoir. Des géographes sont donc mobilisés pour établir des lignes censées circonscrire son exercice. Jacques Ancel (1938) attribue ainsi l'illusion de la linéarité aux géographes-cartographes des XVII^e et XVIII^e siècles. Mais dans la mesure où le rapport géographie/frontière était dominé par la cartographie, la frontière n'a jamais, tout au long du lent processus de construction des États en Europe, retenu l'attention des géographes en tant que zone à dynamique ambivalente. On a donc longtemps en géographie

¹⁷ De la même origine étymologique que *marge*, le mot *marche* se référait à des étendues de transition, aux confins d'un empire ou d'un royaume.

« oublié de considérer les frontières comme étant aussi des régions, des espaces ayant une certaine profondeur, une structure particulière et un mode de fonctionnement très lié à la présence de la ligne-frontière. »

(Renard., *op. cit.* p. 28).

A partir de la fin du XIXe siècle, certains géographes prennent par rapport à la ligne frontière un double recul, d'une part à travers l'émergence de la géopolitique et d'autre part grâce à la percée épistémologique accomplie par leur discipline.

Le contexte politique mondial en crise de la période 1870-1914 conduit, dans le champ thématique de la frontière, à l'élargissement de la fonction de géographe-arpenteur à celle de géographe-géopoliticien. Cette tendance se trouve particulièrement illustrée dans l'implication des géographes français et allemands dans la définition puis la remise en cause des frontières issues du traité de Versailles en 1918. Dans le premier cas il faut rappeler à quel point les géographes français sont mobilisés avant même la fin de la guerre dans des commissions puis dans un comité d'études, destiné à justifier les prétentions françaises, et dont le secrétaire n'est autre que Paul Vidal de La Blache. Ses travaux préparent les revendications nationales à la conférence de la Paix, où « Les délégations qui négocient sont assistées par des géographes. Dans le cas de la France, c'est de Martonne qui siège » (Claval P., 1998). La déclinaison allemande de l'implication des géographes peut être notamment rattachée à la pensée de Karl Haushofer, tournée, dans un objectif de correction des mutilations dont ont été selon lui victimes les empires déchus, vers l'établissement de « frontières correctes » (Foucher, *op. cit.*).

Ce glissement, même si on doit le considérer comme significatif, procède toujours du savoir utilitaire, notamment à des fins de colonisation, et comme un instrument stratégique de dominations militaire et économique. On peut l'estimer élitiste puisque la géopolitique semble réduite dans sa diffusion aux grandes théories, réservées à des experts. Mais l'évolution la plus importante pour quiconque s'intéresse à une géographie sociale – ou humaine si l'on veut s'en tenir à la terminologie la plus souvent utilisée à l'époque - des frontières, tient dans la prise en compte progressive d'outils tels que les échelles historique et spatiale au service de sujets étudiant les distorsions économiques et sociales des contextes frontaliers. Ce second glissement épistémologique de la géographie par rapport au thème de la frontière ne se produit pas partout de la même façon. August Lösch (1954) est considéré par Foucher (*op. cit.*) comme le premier à s'être intéressé à ces questions en ayant étudié « la troncation du « champ » de l'influence des banques d'El Paso, par la frontière américano-mexicaine » en

1919. En France et plus largement en Europe, le traumatisme des avatars de la géopolitique, dans laquelle l'Allemagne de l'entre-deux-guerres jouait un rôle majeur, peut expliquer le retard pris (Renard, *op. cit.*, p. 66). Toujours selon cet auteur, Ancel s'était cependant déjà attaché à combattre le concept de frontière naturelle, à dénoncer la conception de la frontière barrière et rejeter l'idée de l'immuabilité des tracés frontaliers.

En France, il faut attendre les années 60-70 et les thèses de Suzanne Daveau (1959) puis de Firmin Lentacker (1974) pour constater une évolution de la géographie des frontières, de la géopolitique à la géographie humaine et régionale. Selon Raffestin, cette ouverture est insuffisante puisqu'il lance en 1983 un plaidoyer pour une géographie sociale des frontières interétatiques. Dans une courte introduction marquant le lancement de la revue *Espace Populations Sociétés*, l'auteur estime que

« c'est tout à la fois, une gageure et une provocation que de faire figurer dans un même titre les termes de *géographie sociale* et de *frontière* ».

Le concept de frontière s'est depuis enrichi par l'apport de la géographie sociale dans une autre direction, vers d'autres frontières, qu'elles soient ethniques, sociales, urbaines, en tout cas en dehors de toute acception interétatique. Le sommaire de l'ouvrage collectif *Le Géographe et les Frontières* est à ce titre édifiant puisqu'il fait cohabiter les frontières politiques et les marges sociales. À côté de textes traitant de la classique acception interétatique de la frontière (« Le cas de l'Eurorégion Meuse-Rhin » par Véronique Soutif ou « Tourisme et Frontière » par Émile Flament), un ensemble regroupé sous le chapitre « Frontières et Territoires » fournit aux différents auteurs (Pierre Bruyelle, Robert Hérin, Bernard Marchand, Catherine Neveu, Alain Vaguet, Odette Vaguet) l'occasion de développer une autre acception que Renard définit dans l'introduction comme étant « les discontinuités socio-territoriales ». Cette acception ouvre des champs particulièrement vastes en géographie sociale à travers des thèmes comme la santé, la scolarité, la pauvreté. À la fin de l'ouvrage, une place est donnée aux frontières marines à travers l'article intitulé « La balkanisation des espaces océaniques source de nouveaux enjeux halieutiques » où Joël Le Bail s'attache à définir à un échelon macro-spatial les implications pour la pêche de la territorialisation de la mer.

1.c. Deux grands « tours du monde géopolitiques », l'un sur terre, l'autre sur mer

Les travaux de Foucher dans *Fronts et frontières*¹⁸ et de Georges Labrecque dans *Les Frontières Maritimes Internationales* (1998) ont représenté, les premiers à propos des frontières terrestres, les seconds à propos des frontières marines, des éléments de référence. Leur sous-titre respectif est *Un tour du monde géopolitique* pour Foucher et un *Essai de classification pour un tour du monde géopolitique* pour Labrecque. Cette collusion dans la formulation montre le souci commun à la fois d'exhaustivité à travers la volonté de faire le « tour » de la question, et de mise en lumière des stratégies des États à travers l'adjectif « géopolitique », sans référence aux impacts des frontières sur les groupes sociaux à différents échelons des échelles sociale et spatiale. Leur objectif commun est la définition de stratégies mises en œuvre pour optimiser la taille de leur territoire en fonction soit d'un rapport de forces historique, ce qui est plutôt le cas pour les frontières terrestres, soit de la validation par des instances internationales par convention ou arbitrage, ce qui est toujours le cas pour les frontières marines. Les deux auteurs nous ont surtout été précieux dans leur partie introductive par le balayage historique des processus d'horogénèse¹⁹, par la clarification du concept et par la revue bibliographique. Labrecque nous a permis en outre de mettre en perspective les cas des îles Anglo-Normandes, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad. Son ouvrage ne traite pas des rapports sociaux à différents échelons induits par la proximité d'une frontière marine. Il se cantonne d'une façon rigoureuse à « répertorier, décrire, comparer et classer chacune des cent cinquante frontières marines internationales délimitées à ce jour », ce qui en fait déjà un outil précieux, mais uniquement sur la question des processus de délimitation et des conflits qu'ils suscitent, des arbitrages qu'ils nécessitent parfois, de la confrontation entre États découlant de lectures divergentes d'une norme internationale. Quant à Michel Foucher, dont l'important ouvrage constitue une référence dans la formation, le recensement et l'évolution des frontières terrestres, il prévient d'emblée qu'il n'y abordera pas les frontières marines, au motif que si

¹⁸ Cet ouvrage a donné lieu à deux parutions, la première en 1988, et la seconde en 1991 dans une version corrigée en fonction des bouleversements consécutifs à la chute du mur de Berlin et de la fin de l'URSS, événements survenus peu après la parution de la première version de l'ouvrage

¹⁹ Terme choisi par Foucher pour désigner le processus de formation d'une frontière. La racine grecque horos, horizon, pourrait être remplacée sans altération du sens par la latine limes, employée dans le mot *limologie* par Renard et Raffestin.

« certaines fonctions leur sont communes, elles diffèrent très largement quant à leur rôle dans la formation territoriales des États, au regard de la géohistoire, de la géographie humaine et de la stratégie ».

Il n'en reste pas moins que, fondamentalement, notre recherche s'inscrit dans une problématique frontalière, ceci dans un contexte insulaire donc marin. Au-delà des différences de nature entre frontières terrestres et marines, sujet qui pourrait être celui d'une autre thèse, ces dernières ont une réalité juridique, leur élaboration génère des conflits et certaines sont plus « chaudes » que d'autres. Comme les frontières terrestres, elles suscitent des transgressions et des échanges particuliers.

Jusqu'à il y a seulement quelques décennies, les frontières marines n'ont pas fait l'objet d'une réflexion nourrie, la mer ayant, comme nous le verrons plus loin dans le sous-chapitre intitulé « la mer et les géographes », été longtemps surtout considérée, notamment par les différents tenants de la géopolitique, comme une surface de déplacement. Les travaux sur les frontières marines sont désormais nombreux. La biographie, essentiellement anglo-saxonne, établie par Labrecque l'atteste. Les références, que ce soient celles regroupées dans la partie « Ouvrages et articles généraux » ou dans la partie « Ouvrages et articles spécifiques à certaines régions » sont à forte connotation soit géopolitique soit technique. Dans le registre du cas, on y dissèque les difficultés que rencontrent des États côtiers mitoyens à se mettre d'accord sur l'application de la règle universelle à des configurations littorales particulières. Nous n'avons pas trouvé de travaux faisant référence à une géographie sociale des frontières marines. Ceci constitue précisément l'un des principaux objectifs de notre thèse pour les trois exemples proposés. Notre conception de la géographie sociale repose essentiellement sur la prise en compte des différents niveaux des échelles sociale et spatiale, associées à l'échelle temporelle, dans l'étude des objets géographiques. A cet égard, nous sommes en parfait accord avec la réflexion de Foucher qui considère que

« si l'on néglige la nécessité d'une approche multidimensionnelle, et donc multi-carte et multi-scalaire, on risque de s'en tenir à une vision moniste des rapports entre États, peuples et espaces.»

2. Île et insularité : certitude géomorphologique et doute épistémologique

2.a. Qu'est-ce qu'une île ?

« Une île est une étendue de terre, entourée par l'eau, qui se trouve d'une manière permanente au dessus de la marée haute. »

(Première conférence de codification du droit international de La Haye, 1930)

« Une île est une terre formée naturellement, entourée d'eau, qui émerge à haute mer »
(Nations Unies, 1958)

« Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute »

(Document final de la troisième conférence sur le droit de la mer de Montego Bay, 1982)

Il semble logique que les définitions officielles aient peu évolué en un demi-siècle de conventions internationales sur le droit de la mer²⁰, mises à part les précisions concernant les îles artificielles. Elles expriment ce que tout un chacun reconnaît implicitement lorsqu'il évoque une île, à savoir l'encerclement d'une terre par les eaux. Mais au-delà de l'évidence apparente d'une définition incontestable d'un point de vue géomorphologique, apparaît un état, l'insularité, qui suscite de nombreuses interrogations. En effet, l'île recouvre un spectre objectif – une terre entourée d'eau - bien large pour constituer un concept opératoire (Mercier G., 1990). On pourrait multiplier à l'envi des exemples de binômes tels que Herm^{*} et Madagascar pour la taille, Manhattan et Tristan da Cunha^{*} pour la distance au continent, Ellesmere^{*} et Singapour pour la densité de population. Nous avons déjà évoqué la typologie de Depraetere (cf. p. 17). Il n'est pas le seul à s'être essayé au jeu délicat de la classification des îles et de l'insularité.

Nous laissons de côté, aussi séduisante soit-elle, l'analogie entre « îles de mer » et « îles de terre », selon les termes de Jean Brunhes (1909). L'auteur de *La géographie humaine* parle d'ailleurs d'« îles humaines » à propos de ces dernières, oasis, établissements humains dans les clairières des forêts primitives, ou vallées perdues. Elle ne nous gêne pas puisque nous l'avons nous-même évoquée dans de précédents travaux à propos de Granville ville portuaire récente, sans arrière-pays organisé, au contraire de ses voisines Coutances et Avranches petites cités dont la fondation remonte à l'époque gallo-romaine (Fleury, *op. cit.*). Mais elle ne correspond pas à une problématique insulaire très liée, en raison du contexte

²⁰ Les conclusions de la première conférence concernant le droit de la mer sont incluses dans un ensemble plus vaste puisqu'il ne fait l'objet que du rapport de la deuxième sous-commission de la deuxième commission.

frontalier de proximité, aux conflits d'appropriation de l'espace marin séparant l'île du continent. Quoi qu'il en soit ce choix terminologique de parler d'îles humaines à propos des supposées îles terrestres, même s'il est surprenant, permet d'illustrer le propos qui relève la place historiquement importante de Brunhes dans la mise en avant de l'homme dans un contexte géographique donné (Raoulx, *op. cit.*). Ses réflexions sur les îles tiennent en effet une bonne place dans la démonstration extraite de *La géographie humaine*. D'autres distinctions concernent par exemple d'une part les îles océaniques et les îles de fleuve ou de rivière ou d'autre part les îles du pré-continent – en fait point haut du plateau continental – et les îles du large ou intra-océaniques, généralement d'origine volcanique (de Martonne, 1932). Ces différenciations n'apportent pas d'éléments de réflexion particulièrement opératoires dans la mesure où leur base géomorphologique ne permet pas de répondre aux interrogations quant au degré d'insularité, concept consubstantiel à l'occupation humaine.

Louis Brigand, dans *Les îles du Ponant* (2002), rappelle quelques tentatives qui montrent plus d'embarras qu'elles ne fournissent de clés pour circonscrire l'insularité. Ainsi le programme *Man and Biosphere* de l'UNESCO introduit la notion d'« île mineure » dont les limites supérieures de population et de superficie sont respectivement et arbitrairement fixées à 500 000 habitants et 10 000 km². Pour *Eurostat*, une île doit, pour avoir une existence statistique, être habitée en permanence par une population « statistiquement significative », que cet organisme estime à environ 50 habitants, et être séparée du continent européen par une étendue d'eau large de plus d'un kilomètre. François Doumenge (1985) a pour sa part établi un indice côtier prenant en compte la longueur du littoral et la superficie de l'île. Il en ressort selon lui que la continentalité commence à se faire sentir à partir d'un kilomètre de côte pour 25 km². Quand cet indice atteint 1/100, l'île est considérée comme continentale. À l'inverse, l'insularité est évidente vers 1/10. L'auteur détermine également un niveau supérieur de population qu'il estime à 500 000 habitants. Le *Dictionnaire de la Langue du XIXe et du XXe siècles*, édité par le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), introduit quant à lui une composante climatique. Il définit classiquement l'île comme étant une « étendue de terre entièrement entourée d'eau, émergeant dans un océan, une mer, un lac ou un cours d'eau ». Sur le plan physique, le terme « île » s'applique à une étendue de terre de superficie très variable. Elle doit être « suffisamment petite pour que le climat qui y règne soit entièrement soumis à l'influence marine ». Cette dernière phrase semble exclure une île comme la Grande-Bretagne, pourtant objet de tant d'affirmations sur le caractère farouchement insulaire de ses habitants. Françoise Péron (1993) répond à cette objection en estimant que dans le cas des grandes îles, c'est la conscience collective qui décline le

sentiment d'insularité. Dans le chapitre introductif à son ouvrage *Des îles et des hommes*, elle rend compte de la difficulté à répondre à la simple question « qu'est-ce qu'une île ? ». Elle reconnaît que « le thème de l'insularité est délicat » tout en estimant que cela ne constitue cependant pas « une raison suffisante pour abandonner ce champ de réflexions éminemment géographique qui est celui des spécificités des sociétés en fonction des espaces de vie ». Pour autant, elle considère que s'interroger par exemple sur le caractère insulaire du Groenland ou de l'Australie « ne peut entraîner qu'une régression des problématiques tournant autour de l'insularité dans ses dimensions humaines ». Elle conclut à la nécessité d'établir une typologie et donne une tonalité psychologique à la définition de l'insularité. Selon elle, « une île sera considérée comme petite lorsque chaque individu qui y vit a conscience en permanence d'habiter un espace clos par la mer ».

2.b. L'île, cadre opératoire de recherche ?

Jusqu'au XIXe siècle, la progression de la connaissance de la Terre est liée à l'action conjuguée de personnes qui évoluent dans une nébuleuse de pratiques géographiques associant les fonctions cumulées ou non de cartographe, de voyageur, d'explorateur et de naturaliste. Les îles sont alors souvent considérées comme des objets d'étude privilégiés. Pour les naturalistes, elles constituent des espaces laboratoires, microcosmes idéaux dont l'endémisme représente l'opportunité de pouvoir appréhender dans des conditions optimales à la fois un état de conservation et des processus d'évolution sanctuarisés par la mer, espace englobant. C'est en dehors de l'espèce humaine, en direction des espèces végétales et animales, que s'opère d'abord l'intérêt scientifique pour les îles. Charles Darwin, l'éminent représentant de la catégorie des savants naturalistes du XIXe siècle, retient dans le *Voyage d'un naturaliste autour du monde* (1859) à propos des îles Galapagos que

« l'histoire naturelle de ces îles est éminemment curieuse et mérite la plus grande attention. La plupart des productions organiques sont essentiellement indigènes et on ne les trouve nulle part ailleurs ; on remarque même des différences entre les habitants de ces diverses îles ».

A la suite de Darwin, mais aussi de Wallace (1881), ou de Lamarck dont Claval rappelle dans *Histoire de la géographie française de 1870 à nos jours* (1998) l'influence sur les géographes français vers la fin du XIXe siècle, il semble possible, dans un contexte de bouillonnement évolutionniste, de pratiquer le « glissement » selon le mot de Lucien Febvre

(*op. cit.*). Il s'agit de « passer des animaux à l'homme, jeu simple et tentant » et d'appliquer aux sociétés insulaires les conclusions des naturalistes sur la soumission à un milieu commun, l'île, susceptible de permettre la reproduction

« d'un type de sociétés humaines insulaires, parfaitement caractérisé et toujours semblable à lui-même, dans ses grands traits, quels que soient les climats et les temps ».

Après avoir démontré la vanité d'une telle ambition, Febvre retient cependant l'intérêt méthodologique de ces « cadres traditionnels » dont font partie les îles dans la mesure où « ils sont des moyens et non des fins (...) commodes pour l'étude ». On peut par exemple penser au fait qu'il est en principe beaucoup plus facile de quantifier les flux de différentes natures qui intéressent les îles que ceux concernant des portions continentales quelconques.

Plus près de nous, le sociologue Abraham Moles, fondateur de la nissonologie, science des îles, reprend cette idée en considérant que les îles fournissent un cadre de recherche opératoire, tant d'un point de vue physique qu'humain. En forgeant le concept d'iléité déterminé par une dimension psychologique, il met en avant l'île espace enveloppant, cocon protecteur ressenti par l'habitant ou par le visiteur, occasionnellement et de manière édulcorée. Moles relie insularité et iléité, celle-ci définissant le degré de celle-là en fonction de ce que l'on pourrait définir comme la somme et la qualité des représentations liées à la conscience insulaire. Il articule sa réflexion sur l'espace autour d'une double dialectique, l'opposition errance/enracinement et l'adhésion à la communauté (Schwach V., 1997). L'île représente un de ces « lieux étroits » qu'il définit dans l'article « Vers une psychogéographie » (1995) comme étant des espaces privilégiés d'une densification des interactions humaines. On retrouve cette idée de densification chez Françoise Péron (1990) lorsqu'elle écrit que

« Les îles et plus spécialement les petites, renvoient en permanence les limites de leur terre cernée par l'océan, à chaque individu qui vit à leur bord. En réponse à ce blocage, les insulaires, (...) agrandissent leur espace en le densifiant ».

Ces considérations concernent surtout des îles qualifiées de petites, ce qui pose la triple question ontologique du seuil, du degré et de la limite. En admettant que les définitions issues des conventions internationales aboutissent à un consensus sur la question du seuil, celle du degré - et par conséquent celle de la limite - perdure. Darwin, toujours à propos des

îles Galapagos, note que « cependant tous ces organismes ont un degré de parenté plus ou moins marqué avec l'Amérique ». Ce « plus ou moins » pose une question transversale aux travaux des géographes sur les îles. Le décalage entre l'évidence de la boucle fermée formée par le littoral insulaire et le doute épistémologique sur les limites de l'insularité conduit à se demander avec Moles ce qu'est « une vraie île » (Schwach, *op. cit.*). Philippe Pelletier (1997), à propos du Japon, exemple que l'on peut considérer comme un cas limite tant le discours dominant attribue à l'insularité « directement, et précocement, (...) l'origine de l'unité nationale », cherche à déterminer quelle véritable part elle a tenu dans l'évolution historique du pays. La question, simple et paradoxale, « qu'est-ce qu'une île ? » mène bien au-delà de la boucle littorale qui la circonscrit. L'île s'intègre, échange, se développe, est gagnée par l'expansion, touchée par les crises, comme peut l'être n'importe quelle portion du continent. Mais on peut estimer qu'elle est soumise à ces phénomènes de façon à la fois explicite et exacerbée, dans la mesure où elle est placée fort haut dans la hiérarchie des représentations et des métaphores humaines, pour ceux qui y vivent mais également pour ceux qui en ont des images déformées par différents prismes, médiatique ou littéraire notamment. C'est ce qui fait son intérêt en tant qu'objet de recherche, au-delà de toute ambition légitime pour un géographe de vouloir rendre compte de la diversité de l'espace géographique et de son évolution.

2.c. L'ambivalence ouverture/fermeture, une dialectique insulaire

Une revue des positions des géographes et plus généralement des chercheurs sur l'insularité laisse apparaître une constante dans leurs observations. Il s'agit de ce que nous considérons comme une dialectique, dans le sens d'insécabilité des contradictions d'un système, à savoir la dualité fermeture/ouverture. Brunhes avait déjà pointé le fait que les îles sont à la fois des « lieux de conservation où l'on découvre (...) des archaïsmes et des survivances » mais « aussi des centres d'expansion » dont il attribue d'abord le développement aux migrations économiques forcées. Plus tard Sorre est encore plus explicite quand il écrit en 1955 qu'

« insularité cela veut dire isolement, refuge, repli, (...), mépris de l'étranger et dispositions conservatrices. Mais cela veut aussi dire appel au large, invitation au voyage, stimulation des puissances d'expansion ».

Lorsqu'il ajoute que « les deux groupes peuvent se succéder » et également qu'ils « peuvent coexister et se concilier malgré l'apparente contradiction », sa réflexion s'oppose à une lecture holiste des sociétés. Benoît Raoulx (*op. cit.*) relève lui aussi cette dualité en écrivant que « les îles sont l'archétype de l'isolement mais aussi de l'expansion ». En dénonçant cette illusion de la finitude insulaire, il rejoint Françoise Péron qui estime que les îles sont

« largement immergées dans de vastes courants économiques, sociaux et culturels qui se développent à d'autres échelles, qui les dépassent et les englobent, et qui oeuvrent derrière chaque profil particulier. (...) Du fait du jeu des pouvoirs et du jeu des techniques, la même île a souvent vécu, au cours de son histoire, alternativement l'ouverture et la fermeture, et parfois synchroniquement lorsque, comme dans le cas d'Ouessant, les hommes nomades naviguaient dans le monde entier tandis que leurs femmes captives restaient prisonnières de l'île ».

Il y a une certitude concernant l'insularité. C'est la boucle fermée du littoral matérialisant le contact entre l'espace terrestre et la mer espace englobant qui joue plus ou moins un rôle d'entrave physique et psychologique. Le reste est affaire d'échanges déterminés en fonction d'une combinaison de paramètres invariables comme la taille ou la situation de l'île, ou variables comme la vitesse, l'intensité, la longueur, la fréquence des réseaux et des flux de différentes natures dans lesquels elle s'intègre.

2.d. La combinaison île-frontière

Dans l'introduction à l'ouvrage consacré aux Actes du colloque de Minorque, André-Louis Sanguin (1997) énumère ce qu'il appelle les « paramètres de l'insularité ». Il évoque notamment des éléments comme la valorisation de l'insularité par les sociétés, la desserte des îles, leur statut constitutionnel, leurs problèmes environnementaux spécifiques. Deux autres points ont particulièrement retenu notre attention. D'une part l'auteur mentionne le fait qu'à propos de la question des eaux territoriales et des frontières maritimes « avec le nouveau droit de la mer issu de la convention de Montego Bay, la ZEE a conféré à beaucoup d'îles un nouveau rôle politique » et s'interroge sur la façon dont les îles valorisent ce nouveau rôle. D'autre part il évoque le sentiment de dépendance vis-à-vis du continent et les relations centre-périphérie en estimant que « c'est sans doute l'aspect le plus difficile à saisir dans la problématique générale des insularités ». Ces deux points nous ramènent à notre double

problématique, respectivement la cristallisation des enjeux liés à l'appropriation de l'espace marin autour des îles et la dialectique proximités/altérités qui s'exerce entre l'île et le continent dans un contexte frontalier.

S'il y a bien un consensus des chercheurs travaillant sur les îles pour mettre en avant la dualité ouverture/fermeture des sociétés insulaires, on peut estimer qu'un certain nombre de réflexions émises par les géographes sur l'insularité ne sont pas applicables aux îles qui se trouvent dans le cas particulier que nous avons choisi de problématiser. Ainsi les îles Anglo-Normandes font à la fois partie du même ensemble d'îles épicontinentales que toutes les îles françaises dites du Ponant, qui jalonnent le littoral du nord-ouest de la France, mais en diffèrent de façon très significative en terme de population (*cf.* p. 23). Les travaux de Louis Brigand et de Françoise Péron nous apprennent que les relations entre les îles et le continent, dont elles sont toutes proches, sont étroites, ambivalentes sûrement, mais toujours marquées par une dépendance qui s'exprime par exemple avec force dans les domaines de la santé ou de l'éducation. Le contexte frontalier permet au minimum de nuancer une telle constatation.

Nous avons relevé seulement deux mentions explicites renvoyant dans une certaine mesure à notre problématique, si l'on s'en tient aux recherches que nous avons effectuées en nous en tenant à des références en langue française. La première concerne l'article de Philippe Pelletier « Îles frontières, territoires impossibles ? » (1997_b) dans lequel l'auteur s'attache à montrer deux aspects de cette combinaison. D'une part il s'intéresse aux frontières internes du Japon, concernant et les îles intérieures et les discontinuités propres à chacune des grandes îles de l'archipel. D'autre part il décrit, selon une thématique qui s'apparente à nos recherches, le cas litigieux des îles Takeshima, situées dans la mer du Japon à égale distance entre le Japon et la Corée. Dans un autre article intitulé « Aspects géopolitiques de la surinsularité » (1997_a), Pelletier considère que les îles périphériques ont joué, par rapport au bloc constitué par l'ensemble des quatre îles principales nommé *Hondo*, un rôle de front pionnier au fur et à mesure de leur intégration à l'empire. Leur surinsularité est dans une large mesure un cumul île-frontière.

La seconde mention de l'expression « île-frontière » concerne l'intervention de Joseph Martinetti au colloque *Les dynamiques contemporaines des îles relais* propos des îles françaises de Lavezzi et italiennes de La Maddalena situées dans les bouches de Bonifacio entre la Corse et l'Italie²¹. Les autres productions où l'on retrouve la mention, cette fois-ci implicite, de la combinaison île-frontière concernent des études de cas où la présence d'îles

²¹ Îles frontières ou îles intermédiaires entre Corse et Sardaigne. Les îles Lavezzi et l'archipel de La Maddalena, colloque *Les dynamiques contemporaines des îles relais*, Porquerolles, les 12 et 13 septembre 2003.

conduit à des conflits d'appropriation des îles elles-mêmes ou de l'espace marin qui les entoure. Ainsi, part exemple, le litige entre le Canada et les États-Unis sur la délimitation de leur frontière marine commune dans le golfe du Maine en raison de la situation de l'île canadienne de Grand Manan constitue un cas qui a donné lieu à une abondante littérature (Labrecque, *op. cit.*).

Prenant comme point de départ un espace strictement délimité, une réflexion géographique sur les îles pourrait apparaître comme la démarche monographique par excellence. Au contraire, les interrogations que suscite sa pertinence épistémologique permettent d'affirmer que l'objet géographique « île » constitue une métaphore de la démarche géographique dans laquelle les questions de degré et de limite sont omniprésentes. Autant, comme le rappelle Sanguin, faire le tour de l'île est chose facile pour la figure archétypale du naufragé sur une île déserte voulant circonscrire le domaine spatial de sa réclusion, autant « faire le tour de l'île n'est pas chose aisée d'un point de vue conceptuel ». Nous émettons cependant l'hypothèse que cela reste tout de même plus facile que pour les espaces continentaux qui lui font face.

Intégrer l'île dans une recherche passe pour nous forcément par une réflexion qui inclut l'espace englobant, pas seulement d'un point de vue psychologique mais également à travers les conflits d'appropriation que sa présence génère dans un contexte frontalier. La mer, sous-jacente derrière la combinaison associant île et frontière, constitue le troisième objet géographique dont il convient de dégager les caractéristiques épistémologiques.

3. De l'espace maritime à l'espace marin²²

Ce troisième volet du balayage thématique fera à lui seul l'objet d'une partie. L'avertissement liminaire de circonscrire notre propos prend donc ici toute sa signification. L'importante question de la territorialisation de l'espace marin, que la combinaison île – frontière révèle selon nous avec acuité, ne saurait être développée ici. Il s'agit bien d'une part de définir l'objet géographique mer, ce qui en l'occurrence ne pose pas de problème particulier, et d'autre part d'évoquer la façon dont les chercheurs et parmi eux les géographes l'abordent et l'ont abordé.

²² Il sera tout au long de cette thèse largement fait appel à l'expression « espace marin ». Cet emploi, que l'on pourrait considérer comme un abus de jargon, permet en fait de dépasser à l'occasion la simple dénomination « mer », notamment lorsqu'il sera nécessaire d'évoquer une globalité regroupant non seulement les eaux elles-mêmes mais aussi le sol et le sous-sol sous-marin.

3.a. La mer, espace sans lieu ni territoire ?

« Cette étendue palpitante, qui symbolise, mieux, qui constitue l'inconnaissable, est en soi terrible. Il n'y a pas de mer au jardin d'Eden. »
(Corbin, 1990).

Dans *L'imaginaire marin des Français* (1997), Michel Roux dresse un constat qui, comme son titre l'indique, concerne essentiellement la France. La sempiternelle question de l'absence de vocation maritime de notre pays y est abordée, mais l'auteur ne s'en tient pas là, loin s'en faut. A travers l'exemple français, il aborde toute une série de questions qui ont comme objectif de casser l'image trop souvent renvoyées par les atlas et les cartes, à savoir celle d'un espace immense, puisqu'il couvre 70,9 % de la surface totale de la Terre, monochrome et isotrope, sur lequel il ne semble pas se passer grand chose. Cependant, la mer fait périodiquement l'objet, si l'on continue avec l'exemple français, de l'attention médiatique et de développements passionnés dans des domaines aussi variés que la course au large ou les conséquences pour l'environnement des naufrages de navires de commerce à proximité des littoraux. Mais, en dehors des agitations ponctuelles, elle est rarement appréhendée dans toute sa complexité et ses modalités d'appropriation sont mal connues. Les expressions antonymiques d'« eaux territoriales » ou de « mer territoriale » constituent la terminologie officielle alors que le rapport entre mer et territoire, au-delà de son annexion conventionnelle par les États côtiers, ne va pas de soi.

Pour essayer de déterminer ce qui le distingue fondamentalement de l'espace terrestre, on peut s'interroger sur le concept de lieu appliqué à l'espace marin et émettre l'hypothèse de son absence, si l'on en admet une définition qui évoque une interactivité sociale répétée et localisée en un point de l'espace. Il y a bien des lieux prégnants très liés à la mer, comme par exemple le cap Horn, mais ils font référence à une portion de l'espace terrestre. Quels endroits strictement marins pourraient alors être considérés comme des lieux ? On peut penser aux Quarantièmes Rugissants, aux Cinquantièmes Hurlants, hauts « lieux » de la course au large, aux secteurs (*Dogger, Fisher, ...*) qui connaissent un semblant de notoriété grâce à la litanie quotidienne de la météo marine radiophonique. Les mers et les océans ont pour certains d'entre eux des noms évocateurs, qui renvoient à des représentations largement partagées car véhiculées et calibrées par les canaux médiatiques de la littérature, de la musique, de la publicité ou de la télévision, comme par exemple la mer Méditerranée ou la mer des Caraïbes. Mais ces termes renvoient d'abord à des images plus ou moins floues, sinon exclusivement

terrestres, du moins jamais totalement marines. La représentation graphique ou mentale d'un paysage méditerranéen se passe d'ailleurs bien, comme des toiles de Cézanne ou de Van Gogh en témoignent, de la présence de la mer elle-même. Certains endroits constituent cependant des lieux marins reconnus car caractérisés par une dangerosité liée notamment à la présence de forts courants et/ou de récifs. On peut citer le raz Blanchard entre l'île anglo-normande d'Aurigny et le cap de la Hague ou le *Maelström*, tourbillon situé dans un chenal de l'archipel norvégien des Lofoten. Mais ces lieux sont déterminés par la proximité de la terre, comme le sont également dans une tonalité plus avenante les baies tropicales estampillées « mouillage de rêve ». Le triangle des Bermudes, ultime milieu de nulle part, à la fois aérien et marin, apparaît comme une métaphore de la mer sans rivages. Tout le monde en a entendu parler, mais personne n'est capable de le délimiter.

L'espace marin n'est absent ni du concret ni de l'imaginaire de l'Homme mais on peut estimer que cette connivence ne s'appuie pratiquement pas sur une médiation par des lieux précis, sauf quand ceux-ci sont étroitement associés à la terre. Il s'agit donc le plus souvent d'une appropriation diffuse qui s'exerce surtout par la procuration d'un petit nombre d'hommes parfois élevés par les médias au rang de héros et censés faire « rêver » l'immense majorité des terriens qui n'y auront jamais accès. Le décalage entre la forte appropriation idéelle et la pratique réelle (« naviguer ») conduit à une hypersensibilisation factice aux sujets liés à la mer. La méconnaissance du milieu marin peut également amener à un haut niveau de l'État des propositions sidérantes telle que celle émanant d'un ministre en charge de la mer proposant suite au naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* au nord d'Aurigny en 2000, d'interdire à tout navire de commerce de naviguer dans la Manche en cas de vents de plus de force 10²³. Cette proposition, totalement inapplicable puisque plusieurs centaines de bateaux de fort tonnage passent tous les jours entre la France et l'Angleterre, a été reçue avec stupéfaction par les professionnels de la mer. Cette méconnaissance ne date pas d'hier. Peut-être pourrait-on en chercher sinon une explication tout au moins une correspondance dans les fondements de la géographie moderne, en particulier française.

3.b. Vidal de la Blache et Vallaux : deux approches différentes de la mer

Pour illustrer ce déficit de prise en compte de l'élément marin par les géographes, on peut remonter à Friedrich Ratzel (1897) qui écrit que « le seul élément matériel constitutif de

²³ Voir le compte-rendu de la première séance du 10 novembre 2000 à l'Assemblée nationale (www.assemblee-nationale.fr).

l'État est le sol ». De son côté, Paul Claval reconnaît implicitement le clivage terre/mer en matière de territorialisation lorsqu'il s'interroge un siècle plus tard dans la préface du livre de Michel Roux (*op. cit.*) sur des « fondateurs de la géographie française (...) plus attentifs à la géopolitique des constructions territoriales qu'au rôle de la mer dans l'essor de la civilisation moderne ». L'auteur de l'ouvrage relève de son côté la position de Paul Vidal de la Blache (1903) qui le conduit à « occulter la dimension maritime de la France au profit d'une mystique continentale ». La partie consacrée à la France de l'Ouest montre à quel point « le père fondateur » est obnubilé dans cet ouvrage par l'enracinement continental de la France. Le contexte international de la période 1871-1914, dominé par la perte de l'Alsace et du département lorrain de la Moselle, peut expliquer une position tout entière tournée vers la constitution d'un catéchisme républicain auquel collaborent activement des historiens et des géographes. L'amputation territoriale aux frontières de l'est représente alors une obsession nationale. Même l'important essor colonial de l'époque, qui a bien entendu à voir avec les questions maritimes, n'infléchit pas fondamentalement cette position. Ce sont les ports méditerranéens et en particulier Marseille et Toulon qui drainent naturellement les relations liées à la colonisation de l'Afrique du Nord et, surtout depuis l'ouverture du canal de Suez en 1869, celles qui concernent l'océan Indien et l'Extrême-Orient. Le contact de plus de 2 000 kilomètres de la France de l'Ouest avec la mer n'apparaît pas comme une donnée majeure dans le tableau géographique national. La métaphore employée par Vidal de la Blache sur la Bretagne qui « expire, à demie noyée dans l'Atlantique » semble bien exprimer la vision d'un espace terrestre caractérisé par un gradient ontologique, de la continentalité stimulante à la littoralité évanescence.

Contrairement à Vidal de la Blache qui voit dans la pêche un mode de vie récessif, assimilable à la cueillette, Camille Vallaux s'intéresse aux populations côtières dans leur rapport à l'océan. Précisons toutefois que c'est à l'instigation du premier que fut créé en 1900 à l'École Navale de Brest un cours de géographie générale appliquée à l'étude des mers dont fut chargé le second pendant 12 ans. Dans *Géographie sociale : La Mer* (1908), *Géographie générale des mers* (1933) et *Mers et Océans* (1932), Vallaux étudie différents aspects tenant à l'espace marin, des données bathymétriques à l'étude des modes de vie littoraux. On peut le considérer comme le géographe français ayant le premier – et le seul ? - développé une vision globale de la mer considérée comme un espace géographique, soumis donc à des interactions avec l'homme et intégré aux processus de civilisation. Sa démonstration le pousse à inclure l'espace marin dans l'œkoumène. Ainsi une portion du plateau continental pourra être assimilé à une plaine fertile, propos illustré par l'exemple des bancs de Terre-Neuve. La

vision globale de Vallaux le conduit à également à évoquer la multifonctionnalité de la mer, espace à vivre et à exploiter mais également vecteur d'échanges et objet de domination.

Il semble bien, si l'on en croit Pierre George, que l'approche vidalienne des océans ait ensuite prévalu. Dans son introduction à la *Géographie des mers* de François Doumenge (1965), il relève le caractère novateur de l'ouvrage qu'il présente en estimant que

« L'essentiel de son apport est une présentation absolument originale et neuve de la mer comme milieu de vie, d'exploitation et d'activité humaine (...). A cet égard, rien n'existait encore en France. Et même en langue étrangère la documentation était singulièrement dispersée ».

Ces réflexions appellent quelques commentaires. Tout d'abord, Pierre George néglige tout de même Camille Vallaux, géographe il est vrai parfois oublié. Ensuite l'ouvrage de François Doumenge, pour intéressant qu'il soit et auquel on doit créditer la prise en compte de la verticalité de l'espace marin, est extrêmement classique dans son organisation avec une première partie intitulée *Le milieu physique et biologique*, une deuxième *La mer source de richesses*, et une troisième *La mer lien entre les peuples et domaine de loisirs*. Il manque l'élément « objet de domination » que Vallaux évoquait quelques décennies plus tôt, alors qu'en 1965, le processus de territorialisation étatique de la mer était engagé. Quoi qu'il en soit, il ressort du propos de Pierre George le constat d'un manque général d'intérêt des géographes, et pas seulement français, pour la mer. Cependant, pour s'en tenir à la France, un certain nombre d'entre eux ont produit des travaux où la mer tient une large place. C'est notamment le cas pour Jean Chaussade, Jean-Pierre Corlay, Alain Miossec et André Vigarié. Les aspects halieutiques, récréatifs, environnementaux sont très présents dans la production universitaire, par exemple du côté de Brest et de Nantes. Notre sujet s'inscrit dans ces préoccupations, en privilégiant une approche où la mer représente un enjeu social à mettre en relation avec le partage étatique auquel elle est sujette. En dehors des questions littorales et halieutiques, les exemples où la mer est considérée comme un sujet en soi concernent souvent des champs disciplinaires bien délimités. Nous en retiendrons trois, la géostratégie navale, l'océanographie et le droit.

3.c. La mer surface de déplacement, élément majeur de la géostratégie²⁴

A partir de la fin du XIXe siècle, la mer est au cœur de l'émergence d'une réflexion géopolitique qui doit d'abord aux penseurs anglo-saxons. Les théoriciens du Royaume-Uni,

²⁴ La géostratégie peut être définie comme « la fusion de la stratégie et de la géopolitique » (Coutau-Bégarié).

empire dominant de cette période et ceux des États-Unis, qui lui succéderont en matière d'hégémonie mondiale, expliquent en grande partie leur suprématie par une présence très marquée sur la mer. Celle-ci est considérée comme une surface de déplacement, qu'il est vital de contrôler. Les marines de guerre répondent ainsi à ces objectifs de stratégies commerciales puis énergétiques, de la route des épices à compter du XVI^e siècle à celles des hydrocarbures aujourd'hui. Ceci ne veut pas dire que des conflits n'aient pas pu se dérouler par exemple à propos des ressources halieutiques mais ces questions apparaissent comme relativement subalternes.

La référence en la matière est, entre autres publications de cet auteur, l'ouvrage de l'amiral américain Alfred Tayer Mahan *The influence of Sea power upon History* (1886-1887), étude en grande partie consacrée aux politiques maritimes comparées du Royaume-Uni et de la France entre 1660 et 1783. Le modèle anglais associe le contrôle des détroits et de points d'appui insulaires, essentiellement tout au long de la route stratégique des Indes et, au-delà, jusqu'en Chine. Il tranche avec la dispersion française. A cet égard l'absence de contrôle par la France du détroit de Gibraltar, passage obligé pour relier les deux composantes du littoral français séparées par les Pyrénées, apparaît comme symptomatique de l'incapacité française à faire valoir une position cohérente en matière de stratégie maritime. L'Anglais Halford Mackinder intègre de son côté la complémentarité mer/terre. Il est le théoricien du *Heartland*, « pivot géographique de l'histoire²⁵ », pour qui la puissance qui dominera cette zone qu'il situe au cœur de l'ensemble eurasiatique, dominera le monde. Mais cette vision, qui souligne le rôle des régions les plus continentales qui soient, inclut la nécessité de dominer les mers. Il insiste sur la maîtrise de

« l'océan unique et continu, entourant toutes les terres, fractionnées et insulaires, (...) [qui est] de toute évidence la condition géographique de l'unification finale par la maîtrise des mers ».

Une importante partie des travaux du général et géographe allemand Karl Haushofer est consacrée à une large projection spatiale et temporelle, puisque dans un de ses principaux ouvrages, *Geopolitik des Pazifischen ozeans* (1924), il étudie le rôle que joue - et jouera - l'océan le plus étendu du monde dans les rapports entre les grandes nations. Selon lui, le Pacifique est à appréhender dans sa globalité. Il l'envisage comme un ensemble unifié autour du Japon et allié à l'Allemagne.

²⁵ Titre d'un article lu à la *Royal Geographical Society* le 25 janvier 1904.

La transition entre les marines à voile et à vapeur, contemporaine du principal ouvrage de Mahan, constitue dans une large mesure un affranchissement des contingences de navigation liées aux vents et aux courants. La mer est de plus en plus considérée comme une surface de déplacement tendant, grâce aux progrès de la navigation, à l'isotropie. Il faut s'y mouvoir vite et bien avec une flotte appropriée à ses objectifs. Cette lecture presque essentiellement horizontale de l'espace marin évolue au cours du XXe siècle en raison de l'augmentation générale de l'effort de pêche et de la diversification des enjeux, et en tout premier lieu de la possibilité nouvelle de pouvoir exploiter les gisements d'hydrocarbures *offshore*. La conséquence est double. La déclaration unilatérale du président américain Truman en 1945, qui octroie aux États-Unis la jouissance des richesses du plateau continental du golfe du Mexique, est à relier avec les importantes ressources en hydrocarbures de la région. Elle déclenche la course des États au partage des océans. La radicalisation des enjeux marins a également pour conséquence de favoriser le développement de l'océanographie.

3.d. L'océanographie, science des océans

L'océanographie ne peut être considérée comme une science unique. Elle regroupe plusieurs disciplines dont la physique, la chimie, la biologie et la géologie. Son objectif est la connaissance du milieu marin et des phénomènes qui s'y déroulent. Dès son origine, la science des océans est utilitaire, puisque c'est la nécessité de connaître la bathymétrie afin de poser les câbles qui entraîne son essor (Vanney J.-R., 1991). Le succès de la pose du premier câble télégraphique sous-marin entre la France et l'Angleterre en 1851 incite à développer la technique et à l'appliquer à des trajets plus longs, notamment transatlantiques. Mais l'objet de l'océanographie s'est depuis étendu. La pêche constitue désormais un champ d'application naturel des connaissances développées par les scientifiques. Il n'est donc pas étonnant que la production scientifique soit particulièrement consistante concernant à tout ce qui touche à la biologie marine.

Les interrogations sur le devenir de la planète représentent un autre axe de développement de l'étude de la mer. Des programmes scientifiques internationaux destinés à affiner la connaissance sur la circulation océanique, dont on sait désormais qu'elle conditionne pour une large part les évolutions climatiques, sont mis en place. Le TOGA (*Tropical Ocean and Global Atmosphere*) est le premier d'entre eux. Entre 1985 et 1994 son objectif a été d'étudier les variations saisonnières et interannuelles du système océan/atmosphère. Les conséquences du phénomène *El Niño*, et en particulier le

réchauffement des eaux côtières du littoral occidental de l'Amérique du Sud, a été au cœur du programme. Celui-ci a révélé l'impact des interactions air/mer non seulement sur la pêche mais également sur l'agriculture en tant que facteur déterminant dans le déclenchement de périodes de sécheresse de plus en plus marquées. Les programmes suivants insistent sur le caractère global du système air/mer/terre. A partir de 1990 le WOCE (*World Ocean Circulation Experiment*) utilise des mesures en mer depuis la surface jusqu'au fond, ainsi que des mesures de variations du niveau de la mer à partir de stations d'observation à terre et des données altimétriques recueillies par satellite. On ne peut clore ce paragraphe sans évoquer l'ouvrage de Jean-René Vanney, dont le titre *Géographie de l'océan Global* (2002) rend compte de l'ambition de l'auteur, attentif à développer une vision fonctionnelle globale de l'océan « de la surface au tréfonds, de l'équateur aux pôles et de l'inerte au vivant ».

3.e. Le droit

La complexification de l'espace marin est d'une part horizontale avec les prétentions étatiques sur l'océan global et d'autre part verticale par l'élargissement de la gamme d'activités économiques dont il est le champ d'exercice. Un croisement même sommaire du découpage horizontal de la mer et de ses différents niveaux d'exercice donne une idée du casse-tête juridique que représentent dans beaucoup de cas les conflits d'appropriation.

Le premier niveau est celui de la surface. Vouée aux déplacements, professionnels ou de loisir, elle est sujette à des formes d'occupation fixes comme les infrastructures liées aux besoins énergétiques de l'homme, plates-formes pétrolières ou champs d'éoliennes, qui limitent les déplacements et les activités halieutiques. Le deuxième niveau concerne les eaux proprement dites, ou fonds marins. Espace à occupation humaine très marginale (navigation sous-marine, plongée), c'est surtout un domaine d'activités halieutiques, chalutage pélagique* et fileyage*, sur des espèces relativement mobiles de poissons et de mammifères marins. Le fond des mers constitue le troisième niveau. C'est également un domaine d'activités halieutiques diversifiées (dragage, caseyage*, chalutage de fond) sur des espèces sédentaires ou peu mobiles, coquillages et crustacés. La présence de nodules* polymétalliques à des profondeurs de l'ordre de plusieurs milliers de mètres fait du plancher océanique un niveau dont les enjeux économiques sont encore mal appréciés. Les câbles sous-marins y représentent une entrave non négligeable aux activités de pêche dans certains secteurs. Enfin, le dernier niveau, celui du sous-sol sous-marin, recèle les gisements d'hydrocarbures, pétrole et gaz, qui constituent avec la pêche, un enjeu économique majeur.

Cette stratification et ce morcellement fonctionnel de la mer ne peuvent conduire à une cohérence juridique comme c'est plutôt le cas pour l'espace terrestre²⁶. Il n'est donc pas surprenant que les juristes forment un gros bataillon parmi les spécialistes ayant étendu à la mer le champ d'application de leur discipline. Une bibliographie systématique parue dans l'*Annuaire du droit de la mer* fait état du grand nombre de revues, ouvrages, articles qui lui sont consacrés. Pas moins de 189 thèses sur le droit de la mer en cours ont été répertoriées dans les universités françaises en 2000 (Fondimare A., 2000). Cependant, la mer ne peut être regardée, au même titre qu'elle le fut dans une perspective géostratégique, comme un champ dématérialisé de spéculations intellectuelles. Michel Voelckel (1999), dénonce cette approche tronquée lorsqu'il estime

« qu'il est désormais impossible de traiter de l'océan autrement que par une approche globale, l'intelligibilité de l'océan intégral impliquant une lecture transdisciplinaire des phénomènes et des événements, mais aussi que son étude n'est pas du seul ressort des océanographes ; les juristes, historiens, géographes, entre autres, doivent y porter leur regard ».

4. Les ressources bibliographiques concernant les îles étudiées

Pour les trois secteurs étudiés, notre recherche bibliographique se divise en plusieurs étapes. D'abord, grâce à la possibilité de consulter via Internet les catalogues de bibliothèques universitaires ou publiques, l'objectif d'avoir une vision complète des références disponibles s'est avéré accessible. Cette démarche a permis des recoupements utiles minimisant les risques d'oubli. Dans un deuxième temps, les ouvrages que nous avons retenus à la consultation et à la lecture nous ont fourni des références de seconde main, essentiellement des articles de revues. Enfin, il nous a fallu rechercher les articles ou ouvrages dont les références n'apparaissent pas directement dans la mesure où ils traitent d'un sujet qui englobe l'objet de notre recherche sans le nommer explicitement comme par exemple l'entrée *îles Anglo-Normandes* pour Jersey ou *Caraïbe* pour Trinidad.

²⁶ Notons toutefois qu'un propriétaire privé n'est, en France, pas propriétaire du sous-sol du terrain qui lui appartient.

4.a. Jersey et les îles Anglo-Normandes

Les entrées *Jersey* et *Channel Islands* ou *îles Anglo-Normandes* ont été recherchées dans les catalogues des bibliothèques universitaires anglaises d'Oxford, Durham et Southampton²⁷, de la *Jersey Library* ainsi que sur le site Internet du Service Universitaire de Documentation (SUDOC). Le catalogue du SUDOC, qui a intégré l'ancien système Docthèse, permet d'effectuer des recherches bibliographiques sur les collections des bibliothèques universitaires françaises et autres établissements d'enseignement supérieur, pour tous les types de documents. La récolte en langue anglaise est logiquement beaucoup plus abondante mais nous retrouvons avec quelques nuances la même structure bibliographique qu'en français.

En anglais, les ouvrages à caractère monographique, généralement intitulés *The Channel Islands* sont nombreux. Eu égard aux particularismes juridiques des bailliages, un nombre important de références concerne le droit et les institutions. Une extension récente de productions traitant de questions financières est liée au développement de ce secteur dans les économies insulaires. Quelques ouvrages historiques ont particulièrement retenu notre attention. Ensemble, certains recouvrent deux versants de l'insularité correspondant à la dualité ouverture/fermeture. Il s'agit d'une part des activités maritimes et d'autre part de la description d'une société traditionnelle repliée sur elle-même, enracinée par et dans ses pratiques agricoles. Pour le premier thème, le livre de Rosemary Ommer, *From Outpost to Outport, A Structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery 1767-1886* (1991), rend compte de l'expansion capitalistique des armateurs jersiais vers une base avancée sur le golfe du Saint-Laurent. Deux autres ouvrages historiques, *The Sea was their Fortune : a maritime History of the Channel Islands* de Roy McLoughlin (1997), et *A People of the Sea : the maritime History of the Channel Islands* (1986) de Alan Jamieson évoquent les différents aspects de la maritimité jersiaise, du commerce à la guerre de course, en passant par la contrebande et les opérations militaires. Enfin le livre de Judith Everard et James Holt *Jersey 1204* (2004) est plus spécifiquement consacré aux événements décisifs, qui, au début du XIII^e siècle, ont conduit à la partition du duché de Normandie.

En ce qui concerne l'accent mis sur la ruralité de cet espace insulaire restreint, nous avons distingué deux livres. Le premier, *The Triumph of the Country*, écrit par John Kelleher (1994) présente l'intérêt de décrire les bouleversements auxquels a été confronté Jersey au

²⁷ Les deux premières pour leur place éminente dans le système universitaire britannique, la troisième parce qu'elle est située dans une ville du sud de l'Angleterre relativement proche des îles Anglo-Normandes.

début du XIXe siècle. Il préfigure les profondes évolutions contemporaines que nous avons à considérer avec attention, et nous montre de quelle façon la société jersiaise a été exposée à

« a large scale immigration and economic expansion which permanently altered a once relatively isolated community ».

Moins substantiel, moins scientifique notamment dans sa prise en considération des sources, écrit dans une tonalité cédant parfois à l'émotion, le livre de David Le Feuvre, *Jersey, Not quite British* (1993) n'en présente pas moins l'intérêt de décrire avec ferveur et précision la spécificité des communautés rurales de l'île. Cet ouvrage met en évidence les clivages ville/campagne et Jersiais/Britanniques à partir d'un substrat anglo-normand à l'originalité accentuée par l'insularité. Enfin, le balayage historique le plus complet, qui nous entraîne de l'âge de la pierre au dernier quart du XXe siècle, est le *Balleine's History of Jersey* (1950 et 1981).

Tous ces ouvrages font la part belle à la description d'une société particulière, ni anglaise, ni française, supposée très différente même de sa voisine guernesiaise. Mais les allusions à la France, pourtant distante de seulement 24 kilomètres, sont plutôt rares²⁸. Elles concernent d'abord indirectement la mention de la pratique désormais fossile du Jërriais, variante insulaire du Normand, dominant sur l'île avant l'anglicisation entamée vers la fin du XIXe siècle. Le séjour sur l'île de Victor Hugo entre 1852 et 1855, avant qu'il n'aille accomplir la plus longue partie de son exil anglo-normand à Guernesey, fait l'objet de plusieurs études. Par ailleurs, quelques auteurs s'intéressent aux rares tentatives françaises de s'emparer militairement de l'île. La proximité avec le continent apparaît finalement le plus souvent dans la bibliographie sur le registre de la menace, notamment à travers les soubresauts de la Révolution française et la période de l'occupation allemande entre 1940 et 1945. Une autre question, celle de l'immigration saisonnière des travailleurs agricoles bretons est traitée incidemment, jamais comme sujet sociologique à part entière. Il a fallu attendre la thèse de Michel Monteil *Relations et échanges entre la France et les îles Anglo-Normandes de la fin du XIXe à la fin du XXe, un épisode majeur : l'immigration française de 1850 à 1950* (2000) pour disposer d'une étude universitaire qui s'attache à rendre compte d'un élément majeur des contacts entre insulaires et continentaux, de longue durée et impliquant plusieurs milliers de personnes par an. A part cette thèse, dont nous avons tiré des éléments précieux

²⁸ Granville, le port de la côte ouest du Cotentin le plus actif, est cité quatre fois dans les 306 pages du *Balleine's History* ; Porbail et Carteret, les ports les plus proches de Jersey, pas une fois.

pour évoquer l'un des nombreux aspects de notre propre recherche, la bibliographie en langue française sur les îles Anglo-Normandes apparaît succincte.

Tableau 3 : Thèmes des références en français correspondant à l'entrée *Jersey* dans SUDOC au 15/11/03

Thèmes ou disciplines	Nombre	dont thèses
Victor Hugo	12	1
Tourisme	12	-
Droit et institutions	12	4
Littérature et dialectologie anglo-normandes	7	1
Économie	4	1
Histoire	4	1
Géologie	2	-
Archéologie	2	-
Zoologie	1	-
	TOTAL	56
		8

Source : SUDOC

On constate que Victor Hugo occupe une place de choix, essentiellement en relation avec la pratique du spiritisme à laquelle il s'est abondamment livré lors de son séjour de 38 mois sur l'île. Hormis le travail de Monteil, trois autres thèses ont été consultées. La plus ancienne (1951) est celle de Pierre Dalido, *Jersey, île agricole normande*, préfacée par Lucien Febvre et présentée comme « une étude de sociographie²⁹ », dans laquelle l'auteur dresse un tableau historique, social et économique complet de l'île. Les deux autres, traitent respectivement de la dialectologie (Lebarbenchon R.-J., 1978) et du droit privé (Mautalent A., 1995). Leur consultation a davantage procédé d'un souci d'imprégnation contextuelle, que d'une incidence directe sur notre travail.

²⁹ Dans sa préface, Lucien Febvre distingue le fait sociologique, fait de fréquence, du fait sociographique qui « borne ses ambitions à décrire un moment bien défini d'une évolution particulière ».

Ce tour d'horizon bibliographique nous a permis de constater que le nombre de recherches universitaires sur les îles Anglo-Normandes s'avère relativement faible en Grande-Bretagne, sociologie et géographie étant des disciplines particulièrement délaissées.

4.b. Saint-Pierre-et-Miquelon

Le SUDOC a été interrogé ainsi que les bibliothèques de deux universités canadiennes, l'une anglophone et la plus proche de Saint-Pierre-et-Miquelon, la *Memorial University of Newfoundland* (MUN) à Saint-Jean de Terre Neuve, l'autre francophone à Moncton* (UdM) au Nouveau-Brunswick. Cette dernière a fait l'objet d'un examen particulièrement poussé puisque nous y avons séjourné quatre semaines. Nous nous sommes également appuyé sur la bibliographie visant à l'exhaustivité puisque comptant plus de 1 500 références de toute nature, établie par un groupe de personnes de l'archipel passionné par son passé et son présent. Outre le catalogue général de l'UdM, nous avons bénéficié des ressources bibliographiques du Centre d'études acadiennes où nous avons pu consulter toutes les références mentionnant Saint-Pierre-et-Miquelon. La bibliographie concernant l'archipel est très majoritairement francophone, puisqu'on trouve 83 références en français contre 4 en anglais sur le catalogue de la *Memorial University of Newfoundland*.

Là encore un nombre relativement important d'ouvrages s'apparente à des monographies. Parmi ceux-ci il convient de distinguer les travaux d'Edgar Aubert de la Rüe dont l'intérêt multiforme pour l'archipel s'exprime sur près d'une quarantaine d'années entre 1932 et 1970. Le travail le plus complet, le plus éclairant sur l'histoire de ces îles est celui de Jean-Yves Ribault qui, en deux petits ouvrages (1962, 1968) parfois redondants, analyse avec clarté les articulations historiques et décrit les stratégies impliquant un archipel longtemps otage des conflits franco-anglais. Plus près de nous, des auteurs, tout en s'appuyant sur les travaux de leurs prédécesseurs lorsqu'ils brossent le tableau historique de l'archipel, intègrent les problématiques récentes liées à la crise de la pêche qui a bouleversé l'économie de l'archipel au cours des deux dernières décennies du XXe siècle. Il s'agit du livre de Gérard Bélorgey, *Saint-Pierre et Miquelon et le droit de pêche dans l'Atlantique nord-ouest*. Cet ouvrage apporte selon nous le meilleur éclairage récent sur l'archipel, notamment dans tous les aspects se rattachant aux conflits d'appropriation de l'espace marin avec le Canada et ses implications pour l'économie insulaire. Écrit en 1993, sa prise en compte des deux grands événements de l'année précédente, le moratoire canadien sur la morue et la délimitation de la ZEE française, ne pouvait que partiellement intégrer la nouvelle donne découlant de ces deux

décisions capitales pour l'archipel. Notre réflexion sur les relations entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada s'inscrit dans cet objectif.

Le catalogue des thèses renvoie à douze références dont quatre en médecine et pharmacie, trois en droit, deux en histoire et en linguistique et une en littérature. Parmi ces travaux d'intérêt très inégal pour notre propre recherche, nous avons distingué la thèse de droit de Sophie Perez *Le statut maritime de Saint-Pierre et Miquelon* (1990), dans laquelle l'auteur brosse un tableau complet des conflits territoriaux entre la France et le Canada deux ans avant la décision du tribunal arbitral de New York sur les limites de la ZEE française. Enfin, outre la série de rapports annuels émanant d'organismes officiels (IEDOM, Préfecture), deux autres références ont particulièrement retenu notre attention. Le numéro spécial de la revue *Norois*, consacré à l'archipel sous la direction de André-Louis Sanguin, (1980) offre le regard de géographes s'attachant, outre les objectifs classiques tenant à définir les enjeux économiques, à pratiquer une approche psychogéographique dans une partie intitulée « l'espace perçu et l'espace vécu d'une communauté insulaire ». La consultation d'un certain nombre de références canadiennes, souvent de langue anglaise, nous a été profitable, essentiellement parmi les productions traitant des questions marines. Ainsi Michel Cormier (1988) Glen Herbert (1999) et Douglas Johnston (1985), montrent-ils comment le Canada a pris conscience des dimensions économique, environnementale et géopolitique de la mer. L'accent est mis sur la diversité de l'approche canadienne en la matière, à la fois unilatérale par ses décisions indépendantes d'une consultation internationale, bilatérale dans ses accords de pêche et multilatérale par sa participation substantielle aux instances internationales. D'autres, encore plus précis comme Johnson et Zacker (1977) ou Douglas Day (1990), intègrent la présence de Saint-Pierre-et-Miquelon dans la problématique canadienne.

4.c. Trinidad-et-Tobago

Le catalogue des bibliothèques de l'*University of the West Indies* (UWI) à Saint Augustine a représenté, avec l'incontournable recours à SUDOC, la principale ressource bibliographique, d'autant plus précieuse que nous avons eu la possibilité de consulter sur place les différents ouvrages retenus. Le cas de Trinidad-et-Tobago, dont la bibliographie est presque exclusivement en langue anglaise à la notable exception de la thèse de Jean-Claude Giaccotino *Trinidad et Tobago ; étude géographique* (1977), étude monumentale en trois volumes regroupant les aspects physique, historique, économique et démographique des deux îles, nous suggère un certain nombre de réflexions et de constatations.

Trinidad-et-Tobago est un petit pays qui appartient au groupe régional bien identifié des États insulaires et micro-insulaires de la Caraïbe. Il est donc souvent inclus dans des études prenant l'ensemble, ou des sous-ensembles de la région, comme objet. Un nombre important d'ouvrages analyse ainsi l'évolution d'une région constituée de petites entités nationales et marquée par les diversités institutionnelle, linguistique et ethnique. Parmi les nombreuses références, nous avons plus particulièrement retenu l'œuvre de l'historien trinitadien Eric Williams, figure essentielle du processus d'accession à l'indépendance de son pays, avant d'en devenir en 1962 le premier chef de gouvernement, poste qu'il occupe jusqu'à sa mort en 1981. C'est ainsi que deux de ses ouvrages *History of the People of Trinidad and Tobago* (1964) et *L'Histoire des Caraïbes de Christophe Colomb à Fidel Castro* (1970) nous ont permis respectivement de disposer d'une vision élargie de la Caraïbe considérée comme une entité, puis de bénéficier d'une focalisation sur l'objet principal de notre intérêt pour la région. Dans le second ouvrage, qui couvre l'histoire de toute la zone caribéenne y compris les Guyanes, l'auteur analyse les liens culturels existant entre les divers pays de cet ensemble, l'héritage de dépendance qu'ils subissent, ainsi que leur devenir dans la perspective de leur unité culturelle et de leur interdépendance politique. Le titre du premier (« *people* ») exprime la volonté de l'auteur et de l'homme politique de transcender l'hétérogénéité ethnique de son pays. Les deux niveaux d'intégration, nationale et régionale, doivent permettre d'affirmer une identité caraïbe affranchie des modèles coloniaux caractérisés par la fragmentation.

Notre fréquentation de l'UWI et les différents entretiens et conversations auxquels nous avons participé ont permis de dégager à travers les conseils de nos interlocuteurs les études universitaires les plus profitables. Les publications de Bridget Brereton, notamment son *History of Modern Trinidad* (1981), nous sont apparues comme étant les plus consistantes. Cependant elles font très peu allusion aux relations entre Trinidad et le Venezuela. Mais au-delà d'une structure classique, associant des ouvrages historiques, des rapports administratifs, des traités et accords internationaux, l'élément bibliographique le plus intéressant concernant Trinidad est incontestablement la contribution de Vidiadhar Surajprasad Naipaul, prix Nobel de littérature en 2001. Né à Trinidad en 1932, vivant en Angleterre depuis 1950, cet écrivain, descendant de travailleurs venus d'Inde au XIX^e siècle, n'a de cesse tout de long de son œuvre de s'interroger sans concession sur le thème de l'identité dans un contexte géographique marqué par la diversité de l'origine de ses habitants, indigène puis espagnole, française, africaine, anglaise et indienne. Naipaul nous a permis d'une part de mieux comprendre la place occupée à Trinidad par la communauté originaire d'Inde et d'autre part plus généralement de mieux appréhender l'histoire de son pays natal. Ce

dernier élément est évoqué de façon pénétrante dans *La perte de l'Eldorado* (1969). Dans cet ouvrage, Naipaul décrit, sur une période allant de la colonisation espagnole au début du XIX^e siècle, l'histoire du peuplement exogène de l'île, processus qui ne commence vraiment que par le malentendu chimérique nommé *Eldorado*. Il montre ensuite comment son île natale est abandonnée par l'Espagne et littéralement ramassée par l'Angleterre à la fin du XVIII^e siècle. Dans plusieurs romans, l'auteur décrit le petit peuple d'origine indienne de Trinidad, mettant à nu son déracinement, son aliénation, la dureté des conditions de vie et des rapports sociaux. La réponse de l'écrivain à la double question des racines et de l'identité est dépourvue d'ambiguïté. Lui-même se considère comme un écrivain errant, « a rootless wanderer ». Sa vision, qui fournit un contrepoint précieux aux perspectives nationalistes ou pancaraïbes, pourfend avec la même force les modèles colonial et post colonial.

Le dispositif multiforme, associant facilités offertes par Internet, prêt entre bibliothèques et consultation sur place s'est avéré satisfaisant. Il nous a permis de constater que notre réflexion pouvait s'appuyer sur un ensemble substantiel d'ouvrages historiques et que les travaux de géographie étaient relativement peu nombreux. En outre, le traitement des relations îles/continent dans ce contexte frontalier ne sort que rarement du cadre étroit des rapports thématiques ou des traités de délimitation.

CHAPITRE III

QUELLE GÉOGRAPHIE ? MÉTHODES ET CONCEPTS UTILISÉS

« La géographie est ce que chacun trouve bon de faire, et par conséquent on peut dire qu'il y a autant de géographies que de géographes. »

(Santos M., 1997)

Tout au long de ces années de recherche, les exigences d'une thèse de doctorat nous ont conduit à mener une réflexion épistémologique dont les principaux éléments ont été déterminés par les caractéristiques propres à notre sujet et à notre démarche. Ainsi des méthodes comme la comparaison ou des attributs comme la complexité ne devaient pas être considérés comme des postulats méthodologiques ou théoriques mais bien au contraire faire l'objet d'un questionnement. L'écriture d'une partie des lignes de ce chapitre a donc été motivée par ces excroissances épistémologiques consubstantielles à notre propre recherche, réflexions théoriques qui ont pu donner lieu à des activités scientifiques telles que la publication ou la participation à des colloques et des séminaires. Nous considérons la réalisation d'une thèse comme un échange entre un corpus disciplinaire et un sujet. Celui-ci se nourrit de celui-là tout en l'enrichissant à sa modeste mesure. C'est cet échange que nous souhaitons explorer et dont nous souhaitons rendre compte dans les lignes suivantes.

1. La géographie sociale, pivot de notre réflexion épistémologique

La première question que nous nous sommes posée est tout simplement « Faisons-nous de la géographie sociale ? ». Ceci pourrait apparaître comme une interrogation empreinte d'une certaine naïveté. Nous considérons que celle-ci n'est qu'apparente dans la mesure où cette question en a entraîné d'autres, fondamentales dans le cadre d'une thèse, comme « Que faisons-nous ? », « Pourquoi le faisons-nous ? », « Comment le faisons-nous ? ». Ce rôle de pivot épistémologique joué dans notre cas par la géographie sociale doit beaucoup au contexte universitaire dans lequel nous avons évolué à partir de l'année de DEA. Rattaché au Centre de Recherche sur les Espaces et les Sociétés (CRESO), laboratoire de géographie sociale de l'Université de Caen, nous avons bénéficié d'une certaine familiarité avec les travaux et la pensée de chercheurs qui ont historiquement contribué à l'émergence dans notre pays d'une école de géographie sociale, Armand Frémont et Robert Hérin notamment. Pour tenter de définir l'articulation entre notre recherche et ce courant de pensée géographique, il convient d'en évoquer les postulats et les objectifs.

En France, Reclus et Vallaux avaient déjà accolé à la fin du XIXe siècle l'adjectif « sociale » à « géographie », mais en strict synonyme de « humaine » (Bavoux, *op. cit.*). Mais c'est après la Seconde Guerre mondiale, que dans la dynamique créée par l'école de sociologie urbaine de Chicago, se met en marche une réflexion qui déborde du cadre traditionnel de la géographie régionale à la française. Successivement les travaux de Pierre George (1946), Abel Chatelain (1947), Renée Rochefort (1961), Paul Claval (1973) notamment, contribuent à l'émergence d'un courant de la géographie qui se structure dans les années 1980, surtout grâce aux perspectives ouvertes par les auteurs de *Géographie sociale* (Frémont A., Chevalier J., Hérin R., Renard J.; 1984). A partir de la même époque Guy Di Méo, en développant les concepts de formation socio-spatiale et de métastructure socio-spatiale³⁰, complète l'édifice théorique. En 1984, Robert Hérin avait défini dans l'introduction à l'ouvrage collectif *Sens et non-sens de l'espace* les objectifs de la géographie sociale. Selon l'auteur, elle

« s'intéresse aux groupes sociaux, à leurs activités professionnelles, à leurs habitats, à leurs loisirs, à leurs itinéraires, aux formes de leur sociabilité, aux représentations qu'ils ont de leurs espaces et aux pratiques qu'ils en ont. »

L'objet central de la géographie sociale, ce sont bien les sociétés, qu'elle étudie dans leur dimension spatiale. L'espace est considéré comme une clé pour contribuer à la connaissance des sociétés en tant que produit social et composante des processus sociaux. Il constitue une instance à travers laquelle les sociétés produisent, se reproduisent, échangent, en un mot fonctionnent ; c'est un éclairage de la société, incontournable dans la mesure où il n'existe pas de société hors-sol. A la verticalité de la relation homme/milieu chère à la tradition d'une géographie régionale classique vouée à la mise en évidence d'entités socio-spatiales distinctes, se substitue l'horizontalité de l'espace-support et du dépassement des clivages pré-construits, hérités.

³⁰ Ce concept forgé par Guy Di Méo peut se définir comme un espace objectivé par la superposition des métastructures socio-spatiales, « expériences humaines de l'imaginé et du vécu ». La formation socio-spatiale se situe entre « l'univers strictement subjectif et l'univers essentiellement objectif », entre la représentation individuelle et l'espace objectivé par les instances politiques et administratives. C'est « une traduction collective » de l'« habiter ». Le passage de la métastructure socio-spatiale à la formation socio-spatiale est un passage de l'individuel au collectif. Mais si la superposition forme un ensemble cohérent, que l'on peut qualifier de cœur, elle se dilue aux marges dans la mesure où les éléments qui la composent ne sont évidemment pas strictement superposables.

Le grand méchant loup épistémologique du géographe social est le spatialisme, au sens de surdétermination de l'espace, que l'on nomme aussi fétichisme de l'espace. Or, le sujet vers lequel notre parcours personnel nous a porté est constitué de lignes de force qui sont autant de références à la rugosité de l'espace, qu'il soit produit, comme la frontière politique, ou producteur, comme c'est le cas d'un point de vue strictement physique pour l'insularité et le littoral. Ainsi, celui-ci constitue une rupture très explicitement inscrite dans l'espace sur la définition de laquelle l'homme n'a qu'une emprise très partielle. Qu'on le veuille ou non, la négation de l'espace-tyran trouve ici ses limites. Ainsi, le littoral, discontinuité physique, exerce sur les sociétés une forme de domination et détermine une palette d'actions et de réactions variables en intensité dans le temps et selon les configurations spatiales offertes. Le « désir de rivage » se transforme souvent en « littoral d'empoigne » pour reprendre les expressions respectives d'Alain Corbin (*op. cit.*) et Roland Paskoff (1985). Le littoral constitue fréquemment un espace propice au développement de conflits d'usage. Il est par exemple patent que la recherche d'un cadre de vie valorisant par les couches sociales économiquement privilégiées peut entraîner sur les espaces visés des tensions et engendrer des phénomènes de ségrégation, de modification de la composition de la population ou de relégation. La matière à illustration ne manque pas dans les thématiques littorale ou insulaire. Nous ne pouvons nous résoudre à considérer en l'occurrence l'espace comme un simple support, une grille de lecture parmi d'autres des sociétés mais bien comme un élément déterminant de l'action humaine.

Ces caractéristiques d'un sujet qui fait la part belle aux discontinuités physiques semblent nous éloigner de travaux de géographie sociale portant sur des thèmes tels que la pauvreté, la santé, le chômage ou la scolarisation. Guy Di Méo donne des arguments de nature à dépasser cette apparente contradiction. Dans *L'Homme, la société, l'Espace* (1991) il estime que

« la thèse dialectique de la production sociale de l'espace se fond avec celle de l'unité consubstantielle du social et du spatial, rejetant et abolissant tout « spatialisme ». (.....) La fusion du social et du spatial ne condamne pas ce dernier à un rôle mineur d'accessoire des rapports sociaux. Bien au contraire à l'intérieur de chacune des instances (économique, politique, idéologique) qui supporte, anime et détermine l'édifice socio-spatial, l'espace se situe à sa juste place, toujours éminente. »

Rappelant la phrase signée collectivement dans Géopoint 80 par Franck Auriac, Roger Brunet, Michel Chesnais, Jacques Lévy et Georges Nicolas-Obadia, « cette dialectique de l'espace produit et moteur, c'est cela qu'il faut tenir fermement », Di Méo se démarque donc nous semble-t-il du « renversement des facteurs » (Rocheport, *op. cit.*) dont nous récusons ce que cette formule suggère de retour de bâton épistémologique. Notre conception du rapport entre espace et sociétés est plutôt celui de l'ajustement des facteurs, dans lequel le premier terme apparaît, dans toute sa rugosité et non pas seulement dans son acception kantienne d'intuition pure, comme l'*alpha* et l'*oméga* des rapports sociaux. Pour nous, l'espace est une donnée que l'homme recycle constamment en fonction de la multiplicité et de la complexité de ses pratiques sociales.

2. Échelles, complexité

« Toute valeur en un point donné, que ce soit un site climatique ou un État national, est fonction de processus agissant à différents niveaux »
(Dauphiné A., 1995)

Le géographe est un « gros consommateur d'échelles³¹ » Notre projet ne déroge pas à cette considération. Cependant, s'en tenir à cette déclaration nous paraît insuffisant dans la mesure où l'emploi de l'outil « échelle » dont se réclame dans une large mesure la communauté des géographes, ne nous paraît pas exempt d'ambiguïté. D'abord son usage est assorti d'une formulation qui la rend difficilement compréhensible pour le non géographe. Dire qu'une carte du monde est à petite échelle ou que le plan d'une ville est à grande échelle est peut-être vrai du strict point de vue de la logique, mais cet usage tient de la connivence, de l'entre soi, qui ne facilitent pas selon nous la clarté du discours géographique. Par ailleurs, on retrouve souvent les notions d'échelle locale, d'échelle régionale, d'échelle nationale ou d'échelle globale dans le discours géographique. Sans prétendre la récuser totalement, nous considérons cette formulation comme discutable. Se référer en l'occurrence à « des » échelles pose des questions aussi complexes que celles de leur emboîtement ou de leur articulation (Buléon P., 2002). On peut tout aussi légitimement considérer qu'il n'existe qu'une échelle qui va de l'infiniment petit à l'infiniment grand. A la référence à l'échelle, certes commode et validée par l'universalité du discours, nous préférons celle à la focalisation, plus à même de rendre compte du fait que l'espace géographique n'est pas forcément constitué d'une succession d'échelons même si, comme l'écrit Di Méo (*op. cit.*) à propos des formations

³¹ R. Ferras dans *Les Mots de la géographie* (*op. cit.*).

socio-spatiales, il est objectivé par « l'effort organisationnel d'appareils politiques et idéologiques (État, Région, École, Université, Administration, Église) ».

En revanche si nous mobilisons bien « les » échelles, c'est parce que, outre l'échelle spatiale, géométrique, nous en intégrons également deux autres, les échelles temporelle et sociale, dans notre démarche.

2.a. L'échelle sociale

L'homme est un être social à multiples facettes. Chacun possède ses propres pratiques et représentations de l'espace qu'il n'est d'ailleurs pas question de hiérarchiser mais bien de confronter. Pour les géographes, l'échelle sociale n'est pas le classique instrument de classement des individus qui renvoie à leur ascension plus ou moins réussie selon leur position « sociale » et le niveau de leur compte en banque. Même s'il n'est pas question de nier l'évidence que certains individus possèdent plus de leviers que d'autres pour agir sur l'espace, notre intention est de prendre en compte la multiplicité des pratiques, des discours et des représentations sur l'espace et de les mettre en relation. Nous croyons à une démarche qui présente une analogie avec celle des peintres cubistes. Leur objectif était de rendre compte de la réalité d'un objet. Or, celui-ci, quel qu'il soit, ne se résout pas, à ce que l'on en voit, ni d'ailleurs à ce que l'on en sait (Cabanne P., 1963). La réalité, au sens propre « théorique³² », peut être considérée comme l'addition des visions et des connaissances de tous. Estimer à juste titre que prétendre à l'objectivité est déraisonnable ne signifie pas renoncer à l'objectivation, processus toujours inachevé, par la prise en compte de la multiplicité des points de vue. Bavoux (*op. cit.*) exprime la façon d'envisager cette démarche en se demandant s'il

« n'est pas légitime de penser, (...) , que le pluralisme des connaissances concernant un objet fait approcher sa réalité. La subjectivité ne peut-elle pas être réduite par la validation intersubjective permettant d'établir entre les divers constats une sorte de dénominateur commun dans lequel les déformations opposées s'éliminent en se compensant les unes les autres ? »

C'est dans ce but que nous avons toujours privilégié au cours de notre recherche les contacts qui nous ont permis de confronter les points de vue sur l'espace-enjeu, source de

³² « Théorie » vient du Grec *theoria*, action de voir. La racine *Theos*, Dieu, renvoie à une vision divine, complète, hors d'atteinte de l'homme.

conflits d'appropriation. Nous aurons l'occasion d'illustrer ce propos à travers l'évocation des différentes démarches que nous avons estimées adaptées à la mise en œuvre de telles intentions.

2.b. Temps et complexité en géographie

Il n'est pas rare de commencer l'écriture d'un texte concernant une notion ou un concept par la critique de leur emploi abusif ou inadapté. C'est le cas pour quelques mots-valises tels que « territoire » ou « proximité ». Cette réflexion peut également s'appliquer à « complexité » qui procède de cette tendance, notamment à travers l'adjectif correspondant dont l'utilisation peut masquer une absence de compréhension et d'explication des phénomènes. La géographie, s'intéressant aux interactions entre d'une part l'homme appréhendé dans la multiplicité de ses rapports sociaux, et d'autre part l'espace pris dans ses différentes acceptions, ne peut échapper à l'attribut de complexité. Ce paragraphe ne prétend pas parcourir la question dans toute son amplitude. Elle se borne à l'appréhender en référence au temps.

Une question nous paraît pouvoir être posée d'emblée pour engager le débat sur le problème du temps et de la complexité en géographie : cette dernière est-elle ou non la science du présent considéré comme la pointe du *continuum* historique, laissant à la discipline historique le soin de fouiller le passé ? Si l'on accepte cette idée, on voit bien la difficulté du géographe confronté à une posture intenable. Jean-Luc Piveteau (1990), qui estime que « et le paysage et la carte nous conduisent à réduire à deux dimensions ce qui doit se lire à trois », dénonce la démarche, qu'il qualifie de « markovienne³³ », consistant à ne prendre en compte que « le seul état global immédiatement précédent », ce qui représente de toute façon un objectif difficilement accessible. Un chercheur en thèse de géographie, dont la durée n'est jamais inférieure à trois ans, et qui dépasse bien souvent largement cette échéance, est forcément confronté à ce problème.

Rendre compte de la complexité des interactions entre l'homme socialisé et l'espace qu'il subit, produit, modèle, représente, ne peut se faire qu'en intégrant la dimension temporelle. Le propos n'est pas nouveau. Reclus écrivait qu'« en étudiant l'espace, il faut tenir compte d'un élément de même valeur, le temps » (1876-1894). A la place de « même valeur », on pourrait d'ailleurs dire « consubstantiel ». A y regarder de près, on constate que

³³ Allusion à Andreï Markov (1856-1922), mathématicien russe ayant notamment travaillé sur les événements en chaîne.

l'histoire, en tout cas celle que l'on enseigne en France à l'école primaire puis au collège, c'est souvent de la géographie dans ses divers champs, géopolitique (des découvertes, des conquêtes, des batailles), social (des rapports sociaux, des enjeux de pouvoir dans une certaine mesure ciblés sur l'espace) ou culturel (les distinctions spatiales de modes de vie par exemple).

Pour tenter de concevoir l'insécabilité spatio-temporelle, utilisons la métaphore de la flèche du temps. Donnons de la matérialité, de l'épaisseur à cette flèche et considérons qu'elle se compose d'un entrelacs de systèmes socio-spatiaux en interaction, ce qui représente déjà un gage de complexité synchronique. Une coupe transversale, pour reprendre l'expression de Piveteau, laisserait donc apparaître une situation éminemment fugace à un instant T. Mais il convient de prendre en compte le fait que ces systèmes ont chacun leur propre temporalité. Ils sont tous sujets au cycle genèse-croissance-maturité-déclin-disparition, dont les différentes phases sont déterminées par les effets de la combinaison multiscalaire et aléatoire d'autres systèmes qui les côtoient, les traversent, les concurrencent, les influencent et/ou sont influencés par eux. La fin d'un système spatial ne signifie d'ailleurs pas qu'il ne soit plus influent dans la mémoire, les représentations ou dans un processus de patrimonialisation. Ce phénomène se retrouve par exemple dans la catégorie des activités maritimes disparues comme la pêche européenne sur les bancs de Terre-Neuve ou le commerce transocéanique assuré par les grands voiliers. Leur double amplitude, spatiale et temporelle, a contribué au fait qu'elles soient mythifiées, qu'elles suscitent le « rêve » ou qu'elles puissent rassembler des foules importantes et éventuellement générer une production muséographique.

Les systèmes spatiaux imbriqués dans le temps du géographe présentent une temporalité à la fois simultanée et forcément décalée. Prenons l'exemple, tiré d'une habitude de fréquentation liée à notre recherche, d'une promenade de quelques heures dans les rues de Saint-Hélier, ville principale de Jersey. Quels instantanés allons-nous y saisir ? Nous croiserons vers midi un grand nombre d'hommes d'affaires en costume cravate que l'on croirait sortis du quartier londonien de la *City*. Nous nous étonnerons de la présence d'une nombreuse population d'origine portugaise. Nous serons servis dans un restaurant par des employés originaires du Kenya ou de Pologne. Incidemment nous remarquerons une onomastique normande très présente, tout en ne parvenant pas à trouver quelqu'un parlant la langue française pour nous indiquer où se situe l'adresse que nous cherchons. A l'heure du retour sur le continent, nous nous amuserons à la gare maritime du panneau saluant le départ des visiteurs par un inattendu « A betôt et à la préchain ! »

Ces perceptions disparates, que l'on peut assimiler à une coupe, un cliché, un instantané, infimes fragments de la réalité globale, rendent compte d'une situation vécue au début du XXI^e siècle sur l'île. Mais elles ne sont que des à-plats synchroniques n'intégrant pas de dynamique. Malgré une proximité spatiale incontestable – une vingtaine de kilomètres séparent Jersey de la Normandie – et une volonté affichée de promouvoir la pratique du Jèrriais, démarche qui sonne comme un contrepoids identitaire à la dérive planétaire, on ne parle pratiquement plus le Français sur les îles Anglo-Normandes. Leur anglicisation s'est accélérée après la Seconde Guerre mondiale avec le choix des autorités de se servir du levier que constitue l'autonomie politique, gagnée il y a huit siècles, pour développer une activité financière multiforme. Les Portugais sont arrivés à partir des années soixante essentiellement d'une autre île, Madère, marge d'un pays périphérique non encore intégré à l'Union européenne. Ils venaient satisfaire aux besoins en main d'œuvre de l'agriculture et du tourisme, activités alors florissantes mais aujourd'hui en crise, brutale pour la première, plus diffuse pour la seconde. Ils ont pu rester à Jersey, et y acquérir le droit de pratiquer d'autres métiers, possibilité que n'auront probablement pas les nouveaux arrivants venus d'autres horizons, dont les contrats de travail et les conditions de vie sont strictement encadrés.

Le recours à la profondeur historique s'impose donc comme un des outils à mettre en œuvre dans une démarche explicative, et ceci à différents niveaux de l'échelle géographique. Certains géographes estiment cependant que d'une part on fait souvent trop d'histoire en géographie et que d'autre part on en néglige le volet prospectif. Il ne s'agit pas selon nous d'opposer le passé, qui serait un fatras de chaînes causales et d'échelles emboîtées, et le futur, dont l'appréhension grâce à la définition de lois garantirait la légitimité scientifique de la discipline. La mise à plat systémique peut contribuer à dépasser cette vaine opposition en permettant de repérer les dynamiques, notion éminemment trans-temporelle, impliquant par essence le passé et le futur. La pensée et les travaux géographiques, dont la définition et les objectifs font pourtant souvent l'impasse sur une référence explicite au temps, s'inscrivent bien dans une trajectoire temporelle, à l'articulation de l'espace produit, issu de la sédimentation diachronique des interactions synchroniques, et de l'espace producteur, qui ouvre sur les projets et la palette des possibles. La contribution du géographe au « Penser la complexité » réside aussi dans cette faculté à situer, non seulement dans l'espace, mission dans laquelle il a été - ou s'est laissé – confiné, mais également dans le temps.

3. Méthode et approches

3.a. La méthode comparative

La méthode comparative constitue souvent un postulat méthodologique. Nous avons en effet pu constater que son entrée n'encombre généralement pas les index des ouvrages traitant de l'épistémologie de la géographie. Il nous est donc apparu intéressant, en raison de la multiplication des travaux y recourant, de ne pas la considérer uniquement comme une commodité qui ne se discute pas, mais au contraire d'en définir le plus précisément possible les contours et les enjeux.

Une nécessité scientifique

Longtemps, la mise en évidence d'entités spatiales originales, distinctes de ses voisines, a été la norme dans les objectifs et la pratique de la géographie, notamment régionale. Elle correspond au premier terme du binôme idiographie/nomothétie, couple caduc pour certains (Brunet, *op. cit.*), à ne pas systématiquement évacuer pour d'autres (Bailly et Ferras, 1997), pour lesquels il constitue toujours « un thème sous-jacent à l'ensemble de la démarche en géographie ». On peut estimer que le questionnement sur la méthode comparative est lié à l'articulation de ces deux termes dont nous ne nions pas par ailleurs la tonalité quelque peu surannée de leur évocation.

La démarche idiographique a d'abord été condamnée par des chercheurs d'autres disciplines des sciences humaines. En 1903, le sociologue François Simiand, collaborateur d'Émile Durckheim, dont on connaît la position critique par rapport à la géographie, la dénonce sans détour dans *Méthode historique et Science sociale* en précisant que

« limiter et resserrer l'étude à une seule société, pour dégager le *zusammenhang*³⁴ social est justement se condamner d'avance à ne jamais l'établir. Il n'y a rapport causal que s'il y a régularité de liaison, que s'il y a renouvellement identique de la relation constatée; le cas unique n'a pas de cause, n'est pas scientifiquement explicable. »

Dans les années 1950, l'aspiration d'un certain nombre de géographes à adhérer à l'orthodoxie scientifique, et ainsi échapper aux griefs de leurs contempteurs, marque une rupture épistémologique au détriment de l'exceptionnalisme, jusqu'alors consubstantiel à la

³⁴ En allemand : cohérence.

discipline. Dans la mesure où elle favorise, comme l'écrit Philippe Pinchemel en 1973³⁵, « une géographie théorique, déductive, recherchant la logique, les régularités, les principes de différenciation et d'organisation », l'utilisation de la méthode comparative a constitué un élément de l'émancipation scientifique de la géographie, au même titre que d'autres comme la méthode hypothético-déductive. Cette évolution, d'abord conduite par des géographes anglo-saxons, et notamment Fred Schaefer (1953), est relayée et enrichie en France par l'apport du structuralisme qui, s'il se donne comme objectif primordial de rechercher les structures communes aux systèmes étudiés, n'en néglige pas pour autant les différences. L'anthropologue Jean Pouillon, cité par son collègue Jean-Marie Auzias (1968), définit ainsi la dualité de l'approche structuraliste :

« Dans chaque ensemble organisé, il existe (...) une configuration d'éléments qui la définit à la fois dans sa singularité et dans sa comparabilité, puisque c'est la variabilité de cette configuration qui le situe selon d'autres ensembles définis selon la même procédure. »

Auzias appuie et complète cette assertion en estimant que

« dans chaque ensemble systématisé, il existe une série d'éléments qui se groupent de manière à traduire ce que l'ensemble a d'unique, mais d'autres éléments permettent de le comparer à ceux d'un autre ensemble. Les structures font donc appel en permanence à deux attitudes de l'esprit : le sentiment de l'unique et le goût comparatiste. »

A l'approche verticale de la géographie régionale, reposant sur l'identification de modes originaux d'organisation de l'espace, s'est donc progressivement substituée une approche horizontale, donc synchronique et générale, qui intègre l'idée de répétitions et d'irrégularités révélatrices de la solidarité des phénomènes socio-spatiaux. La légitimité d'une approche comparative étant ainsi établie, sa mise en œuvre ne s'en trouve pas pour autant facilitée. Si l'on peut estimer qu'appliquer avec rigueur la même grille de lecture aux différents termes de la comparaison constitue une méthode adaptée, l'essentiel n'est cependant pas dit. En effet, le choix et le nombre des éléments à comparer en amont de la recherche et l'interprétation des résultats en aval nous semblent être les principales difficultés à affronter et les principaux points susceptibles d'être discutés.

³⁵ Dans la préface à l'édition française de Haggett (*op. cit.*).

A ce stade préliminaire, deux questions, dont la réponse engage lourdement la pertinence de toute étude comparative, doivent être rigoureusement abordées :

- Doit-on choisir des objets à caractéristiques proches ? Au contraire la démonstration n'aura-t-elle pas plus de force, les permanences démontrées ne seront-elles pas d'autant plus significatives que l'on aura choisi de confronter des éléments à large spectre ? Pour illustrer cette question, on peut par exemple se demander si, dans le cadre d'une réflexion sur la dualité ouverture/fermeture des espaces insulaires, il serait plus approprié de comparer Jersey à Guernesey, ou à l'île de Man, ou encore à Sainte-Hélène ?;
- Y a-t-il un nombre de termes plus pertinent qu'un autre ? Pour certains, trois, dans la mesure où il permet de relativiser une comparaison de deux termes, serait le chiffre idéal. Pour d'autres, le recours à un nombre plus important d'éléments s'impose. Enfin, les travaux qui soumettent deux termes à la confrontation sont également nombreux.

On peut estimer que ces deux questions sont très largement liées, voire confondues. On arrive forcément avec une problématique et une ou plusieurs hypothèses de travail qui constituent la raison de la recherche. Ce sont elles qui doivent conditionner la détermination et du choix et du nombre de termes. Si l'on prend l'exemple d'une étude traitant de l'intégration régionale des villes portuaires, nous pouvons poser comme hypothèse principale qu'à cet égard elles présentent un déficit quant aux habitudes de fréquentation de la population environnante par rapport à d'autres unités urbaines proches mieux intégrées au tissu régional. En l'occurrence, se demander si l'on va comparer Cherbourg et Caen, Cherbourg et Brest, Saint-Malo et Granville ou, pourquoi pas, Saint-Malo et Rotterdam, n'est pas un questionnement anodin. Dans tous les cas, les points de départ, problématique et hypothèses, sont les mêmes. Mais les différentes options ne présentent pas la même palette des variables « objet » et « échelon ». Le risque existe, en fonction et du choix et du nombre de termes réduits, de passer à côté d'un type de relations ville portuaire/région (pensons sans songer à aller au fond de la question à « insularité terrestre », ou encore « intégration ») qui ne serait pas représenté dans les termes retenus. C'est, à ce stade préliminaire, un écueil à éviter dans la mesure où l'un des objectifs de la méthode comparative peut être de dégager une typologie sur le sujet choisi. Dans ce cas, la phase préliminaire de réflexion doit permettre

d'envisager une pré-typologie dont le choix et le nombre de termes doit dépendre. Dans l'optique moins ambitieuse de compléter une typologie déjà établie, la double question se pose avec moins d'acuité.

La réponse à la question du nombre de termes découle donc de la phase d'élaboration de la question du choix, aucune option n'étant à favoriser ou à rejeter *a priori*. Ajoutons tout de même qu'il existe des critères négatifs difficiles à justifier d'un point de vue épistémologique, mais qu'il ne faut cependant pas éluder. Il s'agit essentiellement des difficultés d'accès aux sources. Ainsi, l'une des possibilités qui nous était offerte, en vertu des critères définis lors de l'élaboration de l'objet géographique « île-frontière », concernait l'île de Kounashir, ultime projection vers le sud-ouest de l'archipel russe des Kouriles, située à quelques milles de la côte nord de l'île japonaise d'Hokkaido (*cf.* p. 18). Cette situation frontalière fut rapidement éliminée pour des raisons pratiques, accessibilité et langue notamment. Il est difficile d'apprécier le préjudice éventuel d'un non choix pour la pertinence d'une recherche.

L'aval de la recherche : résultats et interprétation

En ce qui concerne l'aval de la recherche, le stade des résultats et de leur interprétation, l'apport de la méthode comparative peut se décliner selon trois axes :

- il s'agit de décrire de la façon la plus complète possible ses objets d'étude selon l'angle défini par le sujet, ce que la géographie classique faisait d'ailleurs fort bien d'un point de vue monographique, décrire n'étant bien sûr pas spécifiquement lié à une approche comparative. C'est la lecture en première intention, fruit de la recherche de terrain, celle qui fournit des informations à un public plus ou moins large, intéressé pour diverses raisons par une meilleure connaissance des objets étudiés ;
- Le recours à la comparaison facilite la compréhension et l'explication des processus spatiaux dans la mesure où les répétitions et les différences avérées ici et là peuvent éclairer des phénomènes se déroulant à d'autres échelons et dont elles sont à la fois solidaires et révélatrices. Ceci représente un apport majeur de la perspective comparative, faisant intervenir des éléments aussi fondamentaux que le jeu des échelles géographique et historique. A ce propos, un autre type de comparaison, l'approche diachronique d'un même objet géographique, méthode à ma connaissance peu pratiquée, mériterait d'être plus souvent développé ;

- Certains auteurs³⁶ ont opposé comparaison et typologie. Nous ne voyons pourtant en l'occurrence aucun antagonisme, la première pouvant être un moyen de parvenir à la seconde. L'interprétation des résultats obtenus, des répétitions et irrégularités constatées peut permettre d'initialiser - ou à tout le moins d'ébaucher - une typologie dont les exemples choisis constituent l'illustration des différents types. Elle peut également, dans un autre registre, soit l'enrichir en rattachant les objets étudiés à des modèles préexistants, soit la remettre en cause.

Attractive dans la mesure où elle permet de varier les contextes géographiques, féconde pour la recherche des principes de régularité et de différenciation, conciliant synthèse et analyse par sa mise en évidence des répétitions et des différences, la méthode comparative n'en constitue pas moins un choix épistémologique délicat. Dans une perspective comparative, l'interprétation des résultats est un exercice ambitieux qui renvoie à la nécessaire acuité du stade préliminaire. C'est par une bonne articulation des liens dialectiques des phases amont et aval de la recherche que l'on peut caractériser la problématique de son bon usage.

3.b. L'approche dialectique

Nous avons déjà évoqué le concept de système spatial dans la mesure où il est présent dans l'intitulé du sujet (*cf.* p. 8-9). Il convient d'y revenir à propos de la méthode qui l'utilise, en relation avec une autre, la méthode dialectique à laquelle nous l'estimons liée. Le fait de parler d'approches au lieu de méthodes tient à un souci de ne pas perdre de vue les dangers de ce que Di Méo appelle le « bricolage théorique ». Notre réflexion sur la pensée dialectique et sur la systémique a été essentiellement alimentée par les travaux de cet auteur, et en particulier par son ouvrage *L'Homme, la Société, l'Espace* (*op. cit.*). Là encore, il ne s'agit pas de reproduire sous la forme d'un exposé la pensée de tels chercheurs mais seulement de montrer en quoi leurs travaux nous aident à préciser notre méthode de travail et les outils conceptuels que nous utilisons.

Les concepts ou notions auxquels nous aurons fréquemment recours, comme la territorialisation, l'espace-enjeu, le conflit ou l'appropriation sont très liés aux deux catégories de rapports dialectiques tels qu'ils ont été définis par Di Méo. Celui-ci rappelle la définition que donne Jacques Lévy (1980) de la dialectique qu'il considère comme « la prise de

³⁶ Nous pensons particulièrement à Philippe Pinchemel dans Bailly A. et Ferras R., *op. cit.*, p. 107.

conscience de ce qui, dans l'histoire du monde, nous parle du mouvement contradictoire des choses et des hommes ». Il y voit « la possibilité d'introduire le point de vue de la contradiction dans la recherche scientifique, espèce de garde-fou contre les tentations de crispation fixiste et d'abstraction simplificatrice ». Di Méo développe cette définition en distinguant deux catégories de rapports dialectiques. La première

« regroupe les rapports qui résultent de l'affrontement de thèses contradictoires, de faits dont la signification s'oppose, mais dont on sait pourtant qu'ils jouent chacun un rôle dans l'explication des phénomènes observés. C'est donc à un effort d'approfondissement dans la connaissance et dans l'interprétation des déterminations discordantes de l'objet de recherche, dans la quête de leur véritable nature mais aussi dans celle des éléments (structures et rapports) qui le relie à d'autres objets, recherche des stratégies, des finalités ou des structures qui le distinguent ou le banalisent, que nous invite la méthode dialectique. »

Cette définition, en prise directe avec ce que nous avons énoncé plus haut à propos de l'objectivation (*cf.* p. 75), nous paraît importante pour deux raisons. D'abord, elle met l'accent sur la nécessité du doute, sur le refus d'explications considérées comme évidentes. Nous considérons en effet le doute comme un élément moteur sur le chemin de la connaissance parce qu'il introduit comme interrogations. Car, et c'est le second aspect sur lequel nous voudrions insister, cette culture du doute oblige à un effort d'approfondissement, d'investigation puis de synthèse extrêmement profitable à la compréhension des objets et des phénomènes considérés.

La seconde famille de rapports dialectiques présentée tient à la fécondation réciproque des mondes matériels et idéels. Pour reprendre l'exemple des îles et les concepts s'y rattachant, il s'agit d'un objet géographique pour lequel une approche dialectique peut apparaître particulièrement féconde. La délimitation explicite du contour, la charge affective que les îles suscitent, constituent des terrains psychologiques individuels et collectifs propices à une circulation à double sens des impulsions causales entre le monde matériel (infrastructure) et le monde des représentations spatiales (superstructure). Cette forme de rétroaction rappelle l'une des caractéristiques de l'analyse systémique que nous allons maintenant aborder.

3.c. L'approche systémique

Y avoir recours nous paraît souhaitable dans la mesure où elle propose une mise à plat de l'espace destinée à rendre intelligible sa complexité, ce que ne permet pas l'analyse (Bavoux, *op. cit.*). Quand Lefebvre (*op. cit.*) écrivait que l'espace « constitue un ensemble complexe que l'on fragmente pour l'étudier », on pourrait en référence à l'analyse systémique détourner cette citation en disant que l'espace est une entité complexe que l'on dissèque en systèmes pour l'étudier. Dans un cas comme dans l'autre, le chercheur se dote d'un outil, d'une méthode de lecture de l'espace, d'une forme de représentation spatiale. La différence fondamentale réside dans le fait que l'analyse systémique permet de mettre en évidence les relations. Mais, si l'on en croit Di Méo, cette question des relations constitue à la fois la force et la faiblesse de la systémique. Si elle met en évidence les liens de causalité à l'intérieur du système, elle fait selon lui une impasse grave sur « les correspondances et les imbrications qui s'opèrent d'un système à l'autre », phénomènes qui conditionnent largement l'aptitude du système soit à sa conservation soit au changement. Le même auteur exprime ensuite quelques critiques à propos de la méthode systémique dont la plus importante nous paraît être celle qui signale que si l'analyse systémique peut permettre de répondre à la question « comment ? », elle n'est pas opérante pour répondre à la question « pourquoi ? », qui s'attache à évaluer les intentions des intervenants. Elle satisfait donc à la nécessité de description et d'explication mais élude l'obligation de la compréhension.

En ce qui nous concerne, le recours à la dissection systémique constitue une commodité méthodologique de nature à faciliter la mise en évidence de l'espace en tant qu'enjeu social. Le système n'est pas seulement un ensemble d'éléments interdépendants spatialisés. C'est également une entité diachronique qui se pose en concurrence avec d'autres sur l'espace. Cette réflexion est à relier aux propos que nous tenions sur l'approche dialectique. Le système est un moyen commode d'identifier les intentions, les logiques, les finalités, les stratégies mis en œuvre sur et à travers l'espace.

4. Les outils conceptuels mobilisés

Ce sous chapitre est consacré à l'explicitation de concepts fondamentaux pour notre recherche. Un éclairage étymologique du mot concept³⁷ persuade du bien fondé de la

³⁷ Du latin *con-capere* : saisir ensemble.

clarification de ces outils et impose de montrer dans quelle mesure ils sont adaptés à nos travaux. D'une part le rapport dialectique entre proximités et altérités représente l'élément central de notre problématique appliquée à des espaces insulaires et continentaux proches dans un contexte frontalier. D'autre part la quatrième partie de cette thèse constitue en elle-même une critique du territoire appliquée à l'espace marin dans laquelle la référence à l'appropriation occupe une place importante.

4.a. Proximités et altérités

Les relativités du concept de proximité

La relativité de la notion de proximité est communément admise. Cependant, il faudrait plutôt parler de relativités car la proximité, fondamentalement duale, recouvre à la fois une acception spatiale, matérielle, assimilable à la notion de distance dont elle constitue une qualification subjective et une autre sociale, variable et segmentée, déconnectée de la première. Les préoccupations concernant la proximité en géographie sociale, si elles se réfèrent bien à cette dualité, l'envisagent plutôt sous l'angle des relations sociales dans le champ intrasociétal. Or, s'il est question de s'interroger ici sur le rapport entre proximité du premier et du second type, notre réflexion s'applique à des sociétés postulées doublement distinctes à l'échelon local (insulaires/continentales et séparées par une frontière politique) en posant la question de la confusion entre les deux acceptions. D'autres axes de réflexion, comme celui portant sur la proximité dans l'espace insulaire, auraient constitué une perspective probablement plus proche des préoccupations formulées en géographie sociale.

La définition de Brunet (*op. cit.*) selon laquelle la proximité c'est « le fait d'être proche mais distinct et séparé dans l'espace » pose problème. En effet, le jeu des échelles spatiales et temporelles remet en cause la notion elle-même. Si l'on considère deux éléments distincts, chacun peut, selon ses propres critères et positions, les estimer proches l'un de l'autre. Mais si l'on inclut ces deux éléments dans un ensemble de niveau supérieur, ils feront partie de la même entité et la proximité devient un attribut caduc : on n'est pas proche d'un ensemble dont on constitue l'un des éléments. Deux individus, deux quartiers d'une même ville, deux villes ou deux entités régionales d'un même pays sont, selon la focale utilisée, soit confondus soit disjoints. En outre, à la relativité de l'échelle spatiale s'ajoute la relativité de l'échelle historique. Ainsi, avant 1204, les îles Anglo-Normandes ne pouvaient pas être proches de la Normandie puisqu'elles en faisaient partie.

La distinction des objets et le qualificatif de « proche » que l'on est susceptible de leur attribuer dépendent de la position du sujet. On peut ainsi estimer que, lorsque l'on regarde un globe terrestre, Terre-Neuve est proche des finistères européens, ce qui n'aurait pas manqué de surprendre les marins bretons et normands des siècles précédents, contraints de naviguer pendant des semaines vers la fin de l'hiver face aux vents dominants de l'Atlantique Nord pour rejoindre leurs lieux de pêche. Cette tendance est alimentée par la contraction de l'espace-temps, découlant du raccourcissement des délais de transport de personnes, de marchandises ou d'informations. Ce processus d'écrasement de la distance tend d'ailleurs vers la négation si l'on se réfère à la révolution technologique des dernières décennies qui abolit les délais de transmission d'informations tout en permettant la croissance quasiment infinie de leur volume. La possibilité de communiquer d'un bout à l'autre du monde à un coût faible, la transmission instantanée de fichiers, l'accès depuis son domicile à des milliers de sites de bibliothèques universitaires dans le monde entier sont, parmi d'autres, autant de phénomènes qui remettent en cause, ainsi que le présentait Moles en 1992, la loi proxémique* qu'il énonçait en estimant que « ce qui est près (...) est plus important et donc psychologiquement plus grand que ce qui est loin ». En ajoutant que la réalité de ce bouleversement de la perception de la proximité par l'individu n'interviendrait qu'aux conditions que « ce type de situation soit fréquent, quantitativement important, spontané, voire routinier » et que « ceci implique que l'action (...) représente pour lui un coût marginal, un coût d'effort petit par rapport à ses propres ressources », Moles évoquait des phénomènes largement mis en œuvre aujourd'hui.

L'aspect relatif de la proximité spatiale étant établi, il convient d'aborder l'autre acception. Qualifier quelqu'un ou quelque chose de proche n'évoque pas nécessairement une proximité physique. Nous sommes plutôt ici dans les domaines psychologique ou idéologique. On peut tout autant considérer que, sous certains aspects, et pas seulement linguistiques, les États-Unis et l'Australie sont des pays proches. Il y a dans la notion de proximité un télescopage entre composantes physique et culturelle, spatiale et sociale. Se poser la question de la proximité de Jersey par rapport au continent, ce n'est pas s'interroger sur une proximité spatiale incontestable, puisque l'île est à portée de vue du littoral du Cotentin, mais bien sur l'éventuelle confusion des proximités spatiale, sociale, sociétale. A n'importe quel niveau, de l'individu au pays, une approche globale du concept de proximité n'est donc pas pertinente et ceci d'un point de vue aussi bien diachronique que synchronique.

L'altérité est l'autre élément du binôme dont le rapport dialectique avec la proximité conditionne selon nous les relations dans la combinaison île-frontière. Ce substantif à la mode, dont le préfixe a rencontré récemment le succès en langue française avec l'invention du terme « altermondialisme », n'échappe pas aux dangers du mot-valise. La question de l'altérité est au cœur de toute vie sociale. Pour chaque individu, elle se pose plus ou moins consciemment et intensément dès que, par exemple, il passe le seuil de sa maison, de son jardin, de sa ville, de son pays. Les enveloppes sociales et spatiales qui forment notre identité déterminent toute la palette de nos rapports aux « autres », en prenant ce terme entre guillemets pour bien marquer qu'il ne s'agit pas simplement d'un rapport d'individu à individu mais que cela peut également impliquer les rapports d'un individu à un groupe social, d'un groupe social à un autre groupe social, ou d'une entité territoriale objectivée par une instance politique à une autre. L'altérité, comme la proximité, est multiple et variable. Le mode binaire des distinctions du type identité/altérité ne doit pas nous engager à considérer le clivage moi (ou nous)/autre comme figé et univalent.

Identité et altérité forment un couple insécable dont la complexité des rapports tient pour une part aux relations entretenues par l'être humain individu social, dépositaire à ce titre de toute une gamme de pratiques spatiales et d'appartenances, avec l'espace territorialisé. Identité et altérité sont à la fois des faits sociaux et spatiaux. Sociaux puisque un individu - ou une communauté - s'identifie par la société dans laquelle il baigne ; spatiaux puisqu'il s'identifie aux lieux, aux territoires qu'il pratique. Ce propos nous permet de revenir à notre sujet puisque les objets géographiques « île » et « frontière » représentent un type d'altérité particulièrement prégnante. Le pas que nous faisons pour passer du bateau au quai du port de l'île ou le passage d'un pays à un autre, ne constituent pas des transports anodins. Ceci est bien sûr à nuancer puisqu'il n'est pas possible de mettre sur le même plan l'impact du passage de la même frontière pour un travailleur transfrontalier ou pour un voyageur clandestin mais on peut tout de même affirmer que passer une frontière, c'est souvent ressentir des altérités, qu'elles soient culturelle, ethnique, linguistique et/ou économique.

4.b. Appropriations et territoires

Le lien entre ces deux mots est admis puisque l'on considère généralement le territoire comme un espace approprié. Au même titre que proximité, complexité ou altérité il s'agit de termes qui d'une part recouvrent des notions ou concepts très présents en géographie et

d'autre part connaissent un certain succès dans le langage courant. Le recours fréquent au mot appropriation justifie une mise au point particulière le concernant.

L'appropriation, un concept polysémique

« On a assisté à deux sortes d'appropriations : les unes étant dans l'esprit d'extensibilité de la convention de Genève, les autres dépassant délibérément le cadre de cette convention et constituant des annexions pures et simples ».

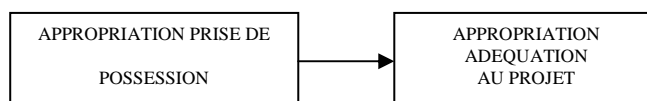
(Guilcher A., 1983)

« Cependant, dans leur appropriation aux buts conscients des sociétés dont ils sont le produit, les espaces géographiques doivent aussi répondre aux impératifs d'une logique organisationnelle des choses ».

(Isnard H., 1985)

Deux citations, deux rencontres avec le même mot, deux acceptions apparemment très différentes de ce mot. La distinction morpho-syntaxique (articulation signifiant/signifié) existe bien puisque, dans le champ verbal, « s'approprier » se différencie clairement d'« approprier ». Mais, dans le champ nominal cette distinction s'efface puisqu'il est aussi légitime de parler d'appropriation dans le sens d'une prise de possession que dans celui de créer les conditions d'une adéquation au projet. On peut estimer que, généralement, le contexte discursif permet d'identifier l'acception utilisée. C'est dans la plupart des cas possible mais on ne peut exclure les risques de confusion.

Figure 3 : Appropriation : articulation classique et simplifiée des deux sens



La distinction entre les deux acceptions s'inscrit d'abord dans la chronologie, l'appropriation-prise de possession de l'espace étant antérieure à l'appropriation-adéquation. La première constitue l'acte fondateur, producteur de limites généralement légitimées par un

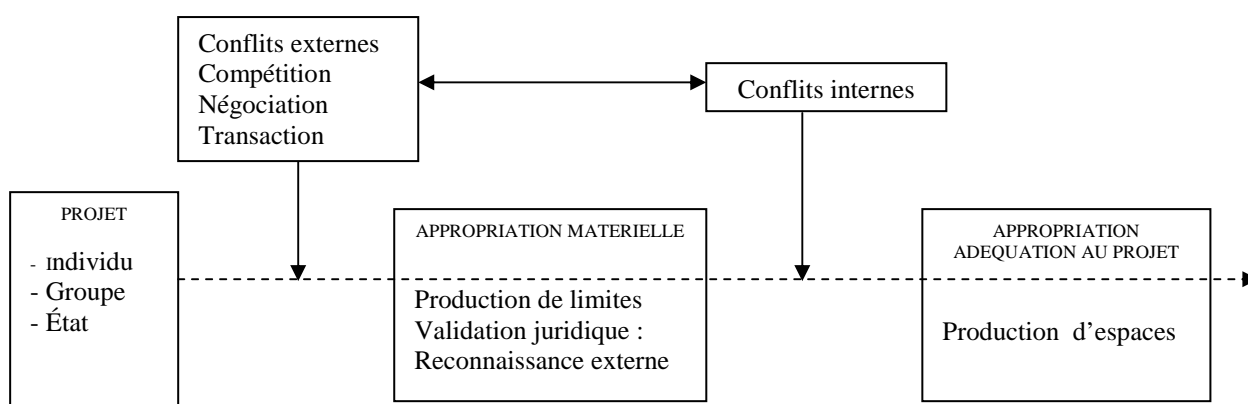
acte juridique. Dans certains cas, un épisode rituel peut la précéder. Quant Hernan Cortès, après avoir posé le pied sur la côte mexicaine en 1519, tranche d'un coup d'épée l'écorce d'un arbre, assisté d'un notaire royal qui entérine juridiquement l'appropriation (Descola J., 1959), il ne s'agit que d'un acte symbolique, qui n'engage que lui. La route de Mexico, capitale des Aztèques, est longue et dangereuse. Les limites ne sont pas définies et l'appropriation-adéquation au projet espagnol sous-jacent de pillage des richesses au profit conjoint de la royauté et de ses envoyés, est une autre affaire, qui n'est pas encore commencée. Dans le cas d'un enjeu de moindre calibre, on peut tout autant constater ce décalage. Ainsi, du banal achat d'un terrain pour construire une maison, opération la plupart du temps dénuée de tout conflit, à la reconnaissance à un État d'une extension de 12 à 200 milles de ses droits économiques sur la mer adjacente dans le cadre de négociations internationales courant sur plusieurs années ou plusieurs décennies, les productions de limites spatiales constituent des préludes. Elles résultent généralement soit d'une transaction soit d'une compétition ou d'un conflit, en opposition ou en concurrence avec d'autres intervenants représentant d'autres entités, individuelles ou collectives. Reprenant la terminologie exprimée par Lacoste à propos de la géopolitique (*op. cit.*), nous pourrions lui attribuer le qualificatif d'externe pour indiquer que, validée par une instance juridique, elle se situe essentiellement dans le rapport à l'autre qu'il soit individu, groupe ou encore État. La caractéristique principale de cette appropriation externe de l'espace tient en ce qu'elle est productrice de limites. En ce sens elle rejoint l'acception administrative du mot territoire puisqu'elle contribue à la constitution de maillages de l'espace.

La seconde appropriation pourrait être qualifiée d'interne dans la mesure où elle se réfère à une organisation de l'espace ayant pour objectif l'adéquation à un projet mû par une logique interne de reproduction. Comment un État va-t-il tirer le meilleur parti de la souveraineté ou de la jouissance des eaux territoriales qu'il s'est vu reconnaître ? Comment le Conseil de la Communauté de communes va-t-il exploiter les compétences et dotations afférant à ce nouveau maillage territorial ? Comment la famille va-t-elle agencer son espace domestique ? A ces questions correspondent des situations fort diverses. Mais on peut émettre l'hypothèse que dans chaque cas, à l'intérieur des limites plus ou moins inscrites dans l'espace mais de toute façon toujours établies sur une carte ou sur un cadastre, l'appropriation de l'espace approprié, pour employer une expression qui n'est donc qu'apparemment tautologique, se fait en fonction de décisions relevant d'abord d'un rapport de forces interne.

Cependant le recours à la terminologie interne/externe ne doit cependant pas conduire à une vision « surcloisonnée » de l'espace et du temps, qui rendrait compte d'entités socio-

spatiales à processus décisionnel autonome, découpé lui-même en phases successives bien distinctes. Peut-être devrait-on envisager que l'appropriation du premier sens soit à dominante externe alors que la seconde serait à dominante interne et que le rapport entre ces deux usages soit régi par l'échange permanent. On peut même expliquer l'articulation des deux sens par le recours aux notions de projet et de conflit.

Figure 4 : Appropriations, projets et conflits



Cette mise au point sur les deux acceptions ne doit pas occulter l'appropriation symbolique, validée par la construction de traces ou de marques sur l'espace. De même que toute domination repose sur un travail symbolique de légitimation, toute forme d'appropriation de l'espace ne peut reposer uniquement sur la force, ni même le droit, mais passe par la production de signes. En fonction de nos problématiques, nous ne développerons pas particulièrement cet aspect pas plus que cette forme d'appropriation que l'on peut qualifier d'idéelle car, mis à part l'appropriation par procuration sur la mer, nous n'aurons pas à évoquer les thèmes s'y référant comme la patrimonialisation, la mémoire ou la fonction symbolique des lieux.

Une critique du territoire par l'appropriation

Pour nous en tenir à une problématique de recherche centrée sur l'espace marin, nous avons déjà écrit que notre réflexion conduisait à une critique du concept de territoire (cf. p. 10). En l'occurrence, celle-ci s'applique d'abord à la prétention des États à annexer l'espace

marin, démarche velléitaire qui s'exprime à travers une terminologie volontariste, « mer territoriale » ou « eaux territoriales », « zone exclusive » par exemple. Les conflits d'appropriation sur la mer, espace enjeu, montrent comme partout ailleurs que le territoire, loin de se circonscrire à une acception interétatique, est soumis à la multiplicité des intentions. A ce titre, la mer représente un terrain d'étude pertinent dans la mesure où elle est l'objet d'une gamme étendue d'appropriations, de la plus diffuse, celle par exemple de l'individu qui n'a jamais navigué mais qui, encouragé par la sphère médiatique, est sommé de rêver aux exploits des navigateurs solitaires, à la plus prosaïque, celle de pêcheurs devant assurer leur survie économique face à tout un ensemble d'autres prétendants. Il n'y a pas en la matière d'exclusivité, ni d'ailleurs nécessairement de hiérarchies à établir, mais des interactions et des conflits révélateurs de la complexité des rapports entre les groupes sociaux à éclairer. On perçoit là tout l'intérêt du recours à l'appropriation, concept dynamique au-delà de la discussion sur la pertinence de distinguer ses différents sens. Le territoire en constitue un produit, une validation plus ou moins durable, marquée par une connotation quelque peu défensive, souvent liée à une illusoire inviolabilité.

5. Les différentes actions de recherche sur le terrain

Nos réflexions théorique et méthodologique, dont a rendu compte la présente partie, se sont appuyées sur un dispositif multiforme comprenant des lectures, des participations à des séminaires et à des colloques, ainsi que des écritures à travers différentes publications. La recherche de terrain représente bien entendu l'autre volet de notre activité de géographe. Elle a consisté en un ensemble d'actions dont la mise en œuvre fut soumise à une série de contraintes et d'aléas, qui ont été autant d'éléments qu'il a bien fallu intégrer à notre démarche. Cette recherche est bien un cheminement particulier à différents niveaux, dans la discipline géographique, mais également dans le monde, celui des instances et celui des hommes comme celui des îles et des frontières.

Plusieurs questions, qui ont agi comme des pierres angulaires épistémologiques, nous ont accompagné tout au long de ces années. Ce que nous appelons le gradient de familiarité est l'une d'entre elles. Par cette expression nous voulons évoquer le différentiel qui existe inévitablement dans la connaissance des différents termes de notre comparaison. Elle est cruciale dans la mesure où elle marque forcément une contradiction avec les exigences de la méthode comparative, par laquelle on est censé appliquer la même grille aux éléments

comparés. Nous pensons avec l'expérience que l'hétérogénéité des sources mobilisables est, comme la subjectivité, totalement inévitable. Ce qui pourrait passer pour une régression méthodologique doit au contraire être considéré comme autant de possibilités supplémentaires de disposer d'éclairages précieux. La référence à Naipaul à propos de Trinidad est à ce titre exemplaire. Nous avons en l'occurrence bénéficié de l'assistance d'un guide précieux qui a d'une certaine façon compensé d'autres difficultés inhérentes au manque de familiarité que nous avons avec cette île de la Caraïbe. Voyons de quoi il s'agit et comment ce qu'il faut bien appeler les hasards – terme qui peut détonner lorsque l'on prétend à une démarche scientifique – ont pesé sur le déroulement de nos recherches.

5.a. Le golfe Normand-Breton : une prime à l'espace vécu

Nous avons en effet une grande familiarité avec le premier secteur retenu, à l'origine de notre projet, celui concernant les relations entre Jersey et le littoral français proche. Espace vécu au quotidien en ce qui concerne le littoral normand, lieux fréquentés au gré de déplacements de loisirs pour Jersey, sa proximité a représenté une commodité certaine, sans préjuger des difficultés d'accès à certaines sources ou informations, phénomène inhérent à toute recherche. Grâce à l'appui d'un certain nombre de personnes et d'institutions, nous avons pu accomplir tout un ensemble d'actes de recherche permettant d'une part la collecte d'informations et d'autre part une présence physique au cœur de la problématique. Les différentes actions menées à propos de Jersey illustrent bien l'aspect multiforme de la méthodologie mise en oeuvre.

Des contacts suivis, notamment avec les responsables successifs des représentations d'une part des États de Jersey en France, située à Caen, et d'autre part de la Basse-Normandie et de la Manche à Saint-Hélier, nous ont permis d'être régulièrement informé en première main sur tous les dossiers impliquant Jersey dans ses relations avec la France. Par ailleurs, notre participation à titre d'observateur depuis 2001 aux réunions du Comité Consultatif Mixte de la Baie de Granville (CCMBG), instance transfrontalière de cohabitation entre les pêcheurs de Jersey, du nord de la Bretagne et de l'ouest du Cotentin, nous a conduit au cœur des conflits d'appropriation de l'espace marin. Nous y avons été mis en position idéale, tout au long de ces réunions tenues au rythme de trois par an, la plupart du temps sur deux jours alternativement à Jersey, en Bretagne et en Normandie, pour avoir une idée précise des enjeux et de la multiplicité des logiques. D'autres relations avec la filière halieutique granvillaise nous ont permis, au plus près du terrain, de passer des dizaines d'heures en situation de pêche

dans les eaux du bailliage de Jersey ouvertes aux pêcheurs français. Ces sorties, de l'ordre d'une vingtaine pour s'en tenir à la durée de la thèse, nous ont fait vivre le quotidien de pêcheurs confrontés à l'extension de la souveraineté du Royaume-Uni sur des secteurs marins de tous temps familiers aux pêcheurs français riverains. Ce type de dispositif était loin d'être en place en ce qui concerne les deux autres secteurs étudiés. Cependant d'autres éléments, d'autres possibilités nous ont été offertes, rencontres et opportunités qui ont fait ce que cette thèse est forcément différente de ce qu'elle aurait pu être.

5.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : territoire français et opportunité canadienne

Pour quelqu'un originaire de Granville, il y a quelque possibilité pour que Saint-Pierre-et-Miquelon ne soit pas une référence anodine. Cependant notre connaissance n'allait pas au-delà de la vague évocation d'un passé où l'archipel constituait un point d'ancrage à la pêche métropolitaine sur les bancs de Terre-Neuve, sujet que nous avons évoqué lors de précédents travaux (*op. cit.*). Par ailleurs, nous n'avons pas échappé à des stéréotypes comme la difficulté d'existence, au gré de quelques témoignages de personnes originaires de la métropole ayant difficilement supporté un séjour sur ces îles « couvertes de neige la moitié de l'année », « battues par les vents » et souvent « enveloppées d'un épais brouillard » en été. Enfin, des articles de journaux généralement courts soulignaient de temps à autre des difficultés dans le secteur de la pêche avec le voisin canadien, querelles ponctuées de déclarations ou d'actions généralement considérées comme hautes en couleurs et procédant le plus souvent, vues de la métropole, de l'anecdote. Au final peu de choses. Notre première démarche a consisté dans un premier temps à nous adresser à l'antenne parisienne de la Société de Développement et de Promotion de l'Archipel (SODEPAR). Simultanément, nous avons déposé un dossier de candidature pour l'obtention d'une bourse de séjour dans une université canadienne auprès du Conseil International des Études Canadiennes. Cet organisme finance entre autres un programme pour un séjour de quatre à six semaines destiné à des étudiants en thèse originaires de l'un des nombreux pays où il existe une association des études canadiennes. Le champ disciplinaire d'obtention de la bourse afférente à ce programme comprend l'ensemble des sciences sociales ou humaines pour des thèses portant sur le Canada. Nous avons eu la satisfaction de voir notre dossier être l'un des dix retenus au titre de l'année universitaire 2001-2002. Cette distinction a eu un impact important sur notre travail et ceci pour plusieurs raisons. Tout d'abord nous l'avons considérée comme un encouragement et une validation de l'intérêt de notre recherche de la part du jury. Cet aspect, pour

symbolique qu'il soit, n'est pas négligeable concernant une entreprise où le doute n'est jamais absent. Ensuite, de façon plus concrète, la bourse obtenue nous a dégagé des contraintes financières concernant une destination, Saint-Pierre-et-Miquelon, particulièrement onéreuse. Mais le plus important réside dans les conditions de notre séjour outre-Atlantique. Nous avons l'obligation de solliciter un universitaire canadien, agissant en qualité de parrain de notre dossier de candidature. Nous nous sommes d'abord tout naturellement dirigé vers l'université canadienne la plus proche de Saint-Pierre-et-Miquelon, à savoir la *Memorial University of Newfoundland* à Saint-Jean de Terre-Neuve. Cette démarche s'étant avérée infructueuse, nous avons obtenu un contact positif avec le Professeur Serge Jolicoeur, enseignant en géographie à l'Université de Moncton au Nouveau-Brunswick. Intégré comme chercheur associé dans l'équipe enseignante du département, nous avons bénéficié d'excellentes conditions pour appréhender les différents enjeux, passés, présents et à venir de la présence française en Amérique du Nord. A cet égard le choix de Moncton s'est avéré particulièrement pertinent. Le Nouveau-Brunswick, au cœur de l'Acadie, est devenu une province stratégique dans les relations entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada. La qualité et la diversité des ressources bibliographiques, notamment au Centre d'études acadiennes, nous ont permis d'appréhender l'archipel d'un point de vue canadien. Avec le recul, il apparaît que Moncton, par ailleurs siège du consulat de France compétent pour les quatre provinces maritimes canadiennes, était un lieu de séjour cohérent eu égard à notre thématique. Celle-ci comprend l'histoire de l'archipel, qui s'inscrit dans le cadre plus global de la rivalité franco-anglaise en Amérique du Nord. Elle touche aussi aux questions d'appropriation de l'espace marin et aux dynamiques actuelles de coopération régionale. Les nombreuses discussions et entretiens menés à l'UdM, ainsi qu'auprès d'un certain nombre d'instances acadiennes impliquées d'une façon ou d'une autre dans des relations avec l'archipel français, ont notablement élargi notre vision. Mais le temps fort de ces six semaines passées en Amérique du Nord a naturellement été le déplacement sur l'archipel. D'une durée d'une dizaine de jours, notre visite à Saint-Pierre nous a permis de rencontrer une trentaine de personnes, représentant un échantillon satisfaisant des instances politiques, administratives, économiques, sociales et culturelles, en entretiens programmés et préparés. Notre seul regret concerne l'impossibilité à laquelle nous nous sommes heurté de nous rendre à Miquelon ainsi que sur la péninsule de Burin, dont nous distinguons les hauteurs enneigées des quais de Saint-Pierre. Les mauvaises conditions météorologiques persistantes au cours de cette première quinzaine du mois de février 2002 n'ont permis ni l'une ni l'autre des traversées. Il convient de signaler que les contacts pris au cours de notre séjour à Saint-Pierre ont pu dans

un certain nombre de cas être réactivés afin de bénéficier d'une information périodiquement réactualisée. Notre volonté de positionnement méthodologique dialectique à travers la prise en compte de la multiplicité des points de vue a ici trouvé sa plus pleine expression en raison des divergences et des antagonismes, notamment sur la façon d'envisager les relations avec le Canada.

5.c. Trinidad, une ouverture vers l'inconnu

Ce que nous savions de Trinidad était particulièrement succinct, et n'allait guère plus loin que l'évocation d'une île des Caraïbes célèbre pour ses *steelbands*^{*}, lieu d'un carnaval fameux, et pépinière de sprinters de haut niveau. Les contextes historique, social et politique nous apparaissaient d'emblée fort différents des deux autres que nous avons considérés comme longtemps liés par un jeu de miroir entre la France et le Royaume-Uni.

Nous avons déjà évoqué ce que nous devons à Naipaul (*cf.* p. 68-69). Ce fut pour nous la meilleure façon de préparer un voyage où nous avions tout à découvrir et à construire en terme d'outils de recherche. A côté de sollicitations marquées par une série de fins de non-recevoir³⁸, le recours au réseau universitaire s'est logiquement avéré comme l'élément le plus fiable et le plus fructueux du dispositif que nous avons envisagé. La seule université du pays est située à St. Augustine, à une quinzaine de kilomètres à l'est de Port of Spain, la capitale. Ce site constitue l'un des trois campus – avec Mona en Jamaïque et Cave Hill à la Barbade - de l'*University of The West Indies*. Des centres universitaires dans les quatorze autres pays de la région membres du *Commonwealth*, complètent une institution tout naturellement tournée vers une approche régionale de la recherche universitaire. Il n'existe pas de département de géographie à St. Augustine, mais nous avons pu nous entretenir avec des sociologues, des historiens et des économistes ainsi qu'avec des chercheurs de l'Institut des Relations Internationales, dont l'un d'entre eux, Anselm Francis, est spécialisé dans le droit de la mer. L'efficacité de ce séjour de deux semaines à Trinidad a notamment été assurée par l'assistance de la responsable du Bureau de Coopération Internationale de l'Université, Bernadette Warner Poon-Kwong, qui nous a non seulement aménagé certains entretiens dans et hors de l'UWI, mais nous a également permis de passer deux jours au plus près de la réalité frontalière marine, avec les pêcheurs de Cedros, à la pointe sud-ouest de l'île, donc au contact du continent sud américain. Cette expérience, notamment les discussions en marchant sur la

³⁸ Parmi les institutions n'ayant répondu à aucun de nos courriers signalons l'ambassade de France et l'Alliance Française à Port of Spain, ainsi que l'ambassade de Trinidad-et-Tobago à Bruxelles.

plage, en voyant à quelques centaines de mètres les chalutiers vénézuéliens transgressant en toute impunité les eaux territoriales du pays voisin, constitue un moment emblématique de notre désir de confrontation des logiques opposées et contradictoires, si possible au plus près du terrain de recherche. Associés par exemple aux entretiens que nous avons eus avec l'ambassadeur du Venezuela à Port of Spain et avec ses collaborateurs, ces contacts en ont représenté une bonne illustration à propos des conflits de pêche.

Conclusion

« Je ne sais pas ce que j'aurais fait si je n'avais pas été à Raguse. »
(Braudel F., 1936)

Lorsqu'en 1936, Braudel trouve dans les archives du port de Dubrovnik de quoi réorienter de façon décisive sa thèse (Daix P., 1995), il laisse ainsi éclater son soulagement. Cette déclaration, presque un aveu, témoigne, d'autant plus fortement qu'elle émane d'un chercheur dont les travaux sont universellement reconnus, de la grande fragilité épistémologique de toute recherche en sciences humaines, quelle que soit l'excellence de son auteur. Cet implicite constat d'humilité a résonné pour nous comme un écho à nos propres interrogations sur la part du hasard, celui d'une rencontre avec un ouvrage ou un interlocuteur dont la profondeur de vue éclaire une pensée jusqu'alors enfouie, ou apporte un élément capital jusqu'alors absent dans l'architecture cognitive de notre thématique. Tout ceci doit inciter à la prudence, à l'humilité, mais également à la conscience d'accomplir un travail unique. Cette révélation a accompagné tous nos actes de recherche. Au même titre que ce que nous décrivons et expliquons est soumis aux incidences, notre propre recherche ne peut en aucun cas s'abstraire de cette caractéristique.

D'un point de vue pratique, notre situation de salarié à plein temps, pénalisante mais relativement courante à ce stade du cursus universitaire, pourrait expliquer le dépassement de la durée prévue pour mener à bien une thèse, soit trois ans selon la norme officielle. A vrai dire, nous ne pensons pas que le fait d'avoir un temps quotidiennement limité ait pesé de façon aussi déterminante sur sa durée effective. A notre connaissance, la longueur moyenne d'une thèse en géographie excède largement le nombre minimum d'inscriptions requis. En ce qui nous concerne, la diversité des thèmes abordés et l'éloignement géographique de certains secteurs étudiés constituent des éléments probablement aussi déterminants que les obligations

professionnelles dans cet allongement. Ce temps long est également celui de la maturation. La conception du temps géographique que nous défendons nous conduit à admettre les décalages temporels. Notre démonstration n'a pas pour objectif de figer une fois pour toute une situation, aussi complexe soit-elle, à un moment donné, mais bien de mettre en évidence les trajectoires dans l'épaisseur du temps.

DEUXIÈME PARTIE

PROCESSUS HISTORIQUES DE L'INSULARISATION ET DE LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES

Notre souci de relever les permanences ne peut pas être uniquement satisfait par une approche synchronique dans le cadre d'une approche comparative. Dans la mesure où temporalité et spatialité constituent les caractères insécables des systèmes, nous avons donc souhaité rédiger une partie historique consistante.

La nécessaire prise en compte des « aspects actuels mais mouvants de la Terre et de l'homme¹ » nous conduit d'abord à nous intéresser au processus de formation des îles. Il s'agit moins de sacrifier à une quelconque volonté, résiduelle en géographie humaine et *a fortiori* sociale, de planter le décor physique, que de rester en accord avec une méthode qui consiste à s'appuyer sur le temps long. Notre objectif ne consiste pas à établir ici un quelconque lien entre les processus physique et humain de l'insularisation, qui conduirait à une confusion entre les échelles de temps géologique et historique. Celles-ci incluent respectivement les deux conditions qui lui sont nécessaires. En effet s'il n'y a pas d'insularité sans île, il n'y a pas non plus d'insularité sans hommes. Mais le rapport que nous introduisons ici entre ces deux conditions est avant tout d'ordre cognitif dans la mesure où nous souhaitons ré-interroger tout ce qui se rapporte de près ou de loin à notre sujet. Notre démarche conduit à une mise en évidence de la construction progressive de la connaissance et de sa relativité. Il convient donc d'aller jusqu'au bout de cette ambition en remontant à l'origine de l'insularité, état qui constitue le fondement de notre recherche. La construction du sujet, où l'insularité devance la frontière, s'enracine bien dans un ensemble de données où des éléments géomorphologiques participent d'une façon éminente au dispositif explicatif. Ils en fournissent la genèse, puis en déterminent l'évolution.

Nous procéderons ensuite de la même manière pour la frontière dont nous étudierons successivement la genèse et la mise en place dans le deuxième chapitre, avant de mettre en évidence dans le suivant les conséquences que leur établissement a pu avoir sur les relations de proximité. Enfin, nous confronterons dans le dernier chapitre ces dernières avec les stratégies d'ouverture respectivement développées par Jersey, Saint-Pierre-et-Miquelon et Trinidad.

¹ Jean Dresch dans l'*Encyclopaedia Universalis*.

CHAPITRE I

L'ORIGINE DU PEUPLEMENT

1. Les fondements physiques de l'insularité

1.a. La connaissance scientifique : un état provisoire

Les îles, dont nous étudions les relations avec le continent proche, n'ont pas toujours été des îles et n'ont pas non plus toujours été habitées. Il ne s'agit cependant pas ici de considérer ces deux clés complémentaires de l'insularité, l'une physique l'autre humaine, d'un strict point de vue chronologique. En effet, les échelles de temps qui les concernent ne sont pas de même nature. L'insularisation est un phénomène progressif, et parfois même régressif si l'on se réfère à une échelle de temps géologique. Ainsi, la succession des épisodes glaciaires et interglaciaires tout au long du quaternaire a représenté, si l'on prend Jersey pour exemple, une série de cycles insularisation/continentalisation (Cornwall I. et Johnston D.E., 1979). Les certitudes que l'on peut avoir du passé aux temps géologiques, préhistoriques et protohistoriques ne sont que des états provisoires, éventuellement sujets, sinon à des remises en cause générales, du moins à des ajustements significatifs. Pour illustrer ce propos, il suffit de se rappeler que ce que nous savons maintenant de l'insularisation des îles Anglo-Normandes est très différent de ce que prétendaient les auteurs du XIX^e siècle qui attribuaient l'insularité de Jersey à un raz de marée survenu selon eux en 709. Ainsi le document qui a largement contribué à alimenter cette vision apocalyptique, une carte datée de 1461 montrant les voies romaines se prolongeant jusqu'à Jersey, a été reconnu comme faux en 1881 (Fournier P., 1998).

Pour se convaincre du fait que la connaissance du passé est forcément provisoire et incomplète, on peut par exemple relire Elisée Reclus qui écrivait dans *La Terre* en 1868 que

« Sur le littoral de Bretagne et de Normandie, de nombreuses forêts englouties et des édifices assiégés par les eaux de marée prouvent que le sol a bougé pendant la période actuelle. En 709, le Monastère du Mont Saint-Michel fut construit en pleine forêt à dix lieues de la mer ».

Un historien local, Canu (1892), tout en affirmant avec justesse qu'« au temps de Grégoire de Tours (539-593), Jersey était déjà isolée de la terre et des autres îles », ajoute cependant que si « les îles n'étaient déjà plus soudées au continent (...) un ruisseau étroit, seul, les en séparait ». L'auteur évoque ensuite la légende de la planche que les riverains

étaient tenus de fournir à l'évêque de Coutances afin de lui permettre de franchir le ruisseau et de pouvoir accomplir son devoir pastoral sur l'île. Ceci avant que le prétendu raz de marée de 709 n'interdise définitivement le passage sur le pont improvisé. Il n'y a d'ailleurs pas de jugements de valeur à porter en l'occurrence sur ce type de recours explicatif au merveilleux que nous pourrions juger fantaisiste à l'aune de ce que nos prédécesseurs ont contribué à élucider pour nous. Nous devons ce que nous savons à la sédimentation cognitive, résultante d'un dispositif associant hypothèses, travaux de terrain mais aussi ré-examen des mythes et critique des vérités établies. Le mythe du raz de marée de 709, que nous avons nous-mêmes longtemps intégré dans notre bagage cognitif à travers les légendes sur la forêt de Scissy*, constitue une bonne illustration d'une croyance qui s'efface devant les progrès de la connaissance scientifique. Il convient de signaler que les éléments suivants, qui font le plus souvent référence à des publications récentes, ne sont pas exempts d'incertitude.

1.b. Une conséquence de la transgression marine

La définition de notre sujet s'appuie sur une donnée simple, à savoir que les îles, que nous avons choisies en fonction de leur situation frontalière, sont proches du continent. On comprend aisément que ce sont des terres restées émergées du plateau continental, dont les parties les plus basses ont à certains endroits été ennoyées par un phénomène de transgression marine. Le dernier épisode se situe à la fin de la dernière glaciation dite wurmienne, il y a environ 6 000 ans. Notons toutefois pour être le plus précis possible sur ces questions, que les différences de niveaux de l'océan ne sont pas toujours et partout les seuls phénomènes à déterminer le tracé littoral. En effet, selon Georges Viers (1990) « les déformations orogéniques* ou épirogéniques* se produisent ainsi bien en bordure des océans qu'à l'intérieur des continents ». Cet auteur ajoute ensuite comme illustration à son propos que « sans le soulèvement pliocène et quaternaire, la Bretagne et le Nord du Cotentin seraient encore des îles », ce qui nous permet d'affirmer que les îles Anglo-Normandes peuvent être intégrées dans l'ensemble évoqué. C'est donc par une conjonction des mouvements verticaux des deux composantes de la surface de la Terre, l'une terrestre et locale, l'autre marine et globale, que l'on peut expliquer l'insularisation de surfaces auparavant constitutive de la masse continentale. Mais c'est *in fine* le niveau de l'océan qui, par sa double extension, verticale et donc également horizontale, détermine la continentalité ou l'insularité. Ce phénomène, que l'on nomme eustatisme, qui agit donc à l'échelon planétaire, a trois causes possibles. L'une dite théorie eustatique ou tectono-eustatique considère que le phénomène déterminant de la

variation du niveau des océans est lié soit à l'affaissement soit au relèvement de la cuvette océanique (Baulig H., 1950). Elle est discutée par Viers (*op. cit.*) qui considère qu'il n'y a pas de raison qu'il n'y ait que le plancher des océans qui subisse de telles variations. Une autre, probablement moins déterminante dans ses effets, nommée sédimento-eustatisme s'appuie sur la compensation positive du niveau de la mer en réaction aux volumes sédimentaires qui s'accumulent dans un bassin. Enfin, l'eustatisme glaciaire est dans ses grandes lignes le mieux connu. Il se manifeste par une variation générale des mers en fonction de l'eau soustraite ou restituée aux océans par les glaces continentales. Au moment de l'extension maximale des glaces au quaternaire, Viers estime que le niveau des océans s'est abaissé d'une valeur mal connue, qu'il estime entre 30 et 100 mètres. Ces considérations ont permis de cartographier des représentations saisissantes où l'on constate par exemple que le cours d'eau que nous nommons la Seine se jetait il y a environ 30 000 ans dans l'océan en un point que nous situerions actuellement dans la mer Celtique, entre la Cornouaille anglaise et la Bretagne (Vallaux C., *op. cit.*). La remontée du niveau de la mer provoquée par le réchauffement consécutif à la dernière glaciation a entraîné la submersion de vastes étendues à la marge des continents, tout en isolant des points hauts. Ce phénomène a été rapide si l'on se réfère à une échelle des temps géologiques dans la mesure où

« si déjà, sur une période de 10 000 ans, on peut enregistrer une amplitude de 100 m (soit 1 cm par an), la vitesse a pu atteindre, lors des « pointes » de la dernière fonte post – glaciaire, 10 à 50 cm par an » .

(Fairbridge R.W., Hillaire-Marcel C., 1977)

L'atteinte du niveau actuel des océans est généralement estimée à il y a environ 6 000 ans. En ce qui concerne les îles Anglo-Normandes, une distinction doit être établie entre Guernesey devenue une île il y a 9 000 ans, et Jersey, insularisée 3 000 ans plus tard (Patton M., 1995).

Carte 6 : La montée des eaux dans le golfe Normand-Breton



Source : Patton

2. Préhistoire et protohistoire des îles

2.a. Saint-Pierre-et-Miquelon

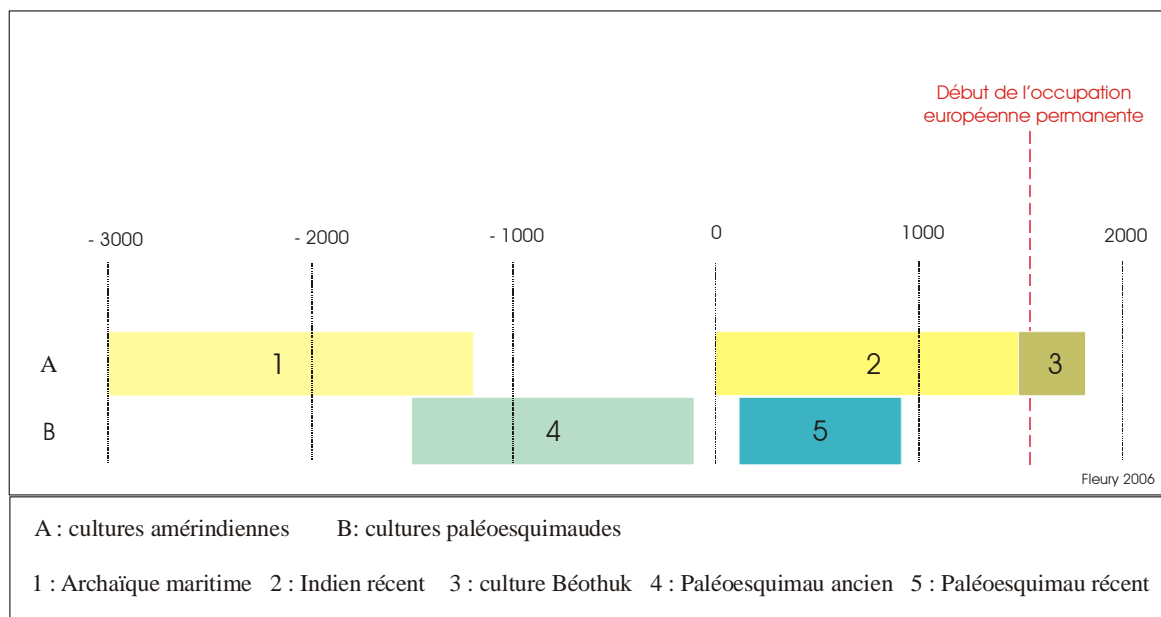
Les éléments qui suivent doivent beaucoup aux travaux d'archéologues dirigés par Sylvie LeBlanc, dont l'équipe a entrepris la fouille raisonnée du site de l'Anse-à-Henry situé au nord de l'île de Saint-Pierre, suite à des découvertes remontant au début des années 1970. Les chercheurs ont retenu l'intérêt de ce site puisqu'il a permis

« d'affiner (...) les connaissances des populations préhistoriques de l'aire culturelle Terre-Neuve/Labrador/Saint-Pierre-et-Miquelon et aussi de l'Amérique du nord-est et de l'Arctique en général. En outre, la découverte de matériel paléoesquimau en fait non seulement le site de culture arctique le plus méridional connu, mais également l'unique site arctique sur le territoire national.»

(LeBlanc S. *et al.*, 2001)

Les scientifiques s'accordent pour estimer que le peuplement de l'Amérique s'est réalisé à travers le passage, facilité par les épisodes glaciaires, du détroit de Béring entre le nord-est de l'Asie et le nord-ouest de l'Amérique. Les populations concernées se sont ensuite éparpillées au gré de leur lutte errante pour la survie alimentaire. Les archéologues font référence à deux groupes, eux-mêmes scindés chronologiquement en deux sous-groupes, lorsqu'ils exploitent les indices recueillis sur le site de l'Anse-à-Henry. Celui-ci témoigne d'une occupation humaine de l'ordre de 5 000 ans et permet logiquement de rattacher, en fonction de rapprochements avec des informations fournies par d'autres sites, le peuplement de Saint-Pierre à l'aire culturelle de Terre-Neuve/Labrador. Les deux types d'occupation retenus sont le fait de groupes dits d'une part amérindiens et d'autre part paléoesquimau. La présence humaine pré-européenne sur l'île de Saint-Pierre peut être schématisée de la façon suivante.

Figure 5 : L'occupation pré - et protohistorique de l'Anse-à-Henry (Ile de St-Pierre)



Les techniques de datation permettent de connaître la chronologie de la progression des populations concernées. Les Indiens dits de l'Archaïque Maritime sont apparus sur la côte sud du Labrador il y a près de 9 000 ans suite au retrait progressif de la calotte glaciaire qui recouvrait jusqu'alors la majeure partie du continent. La sépulture d'un enfant vieille de 7 500 ans découverte sur la côte du Labrador s'est avérée être la plus ancienne trouvée au nord-est de l'Amérique. Les Indiens de l'Archaïque Maritime ont traversé le détroit de Belle-Isle, entre le continent et Terre-Neuve, il y a environ 5 000 ans. L'occupation du site de l'Anse-à-Henry, prouvée de - 3000 à - 1200, s'inscrit dans l'extension vers le sud de ces chasseurs de mammifères marins, dont l'excellence de la technique en la matière est avérée par la découverte d'outils de chasse novateurs.

Le second groupe amérindien est celui dit de l'Indien Récent (0 à 1500), dont le mode de vie s'apparente au groupe précédent, avec un glissement vers les pratiques terrestres de chasse. Les chercheurs estiment que la culture Béothuk, du nom du peuple amérindien présent lors des visites des premiers pêcheurs européens au XVIe siècle, est en filiation avec celle du groupe de l'Indien Récent. L'histoire de la fréquentation européenne de Terre-Neuve est également celle de leur extermination, puisque le peuple Béothuk s'éteint avec Shawnadithit, sa dernière représentante décédée de tuberculose en 1829 à l'hôpital de Saint-Jean de Terre-Neuve (Lebailly A., 1988). Cette extinction ne procède pas de mauvais traitements

systematiques, mais bien de la nocivité de contacts entraînant relégations dans des secteurs inhospitaliers, implications dans les querelles des colons anglais et français, et expositions aux maladies exogènes.

L'autre groupe ethnique dont la présence a été révélée par les fouilles de l'Anse-à-Henry est celui des Paléoesquimaux. Deux groupes, le Paléoesquimau Ancien, dit groswatérien entre - 1 500 et - 100 puis le Paléoesquimau Récent, dit dorsétien², de 100 à 900. Ceux-ci firent leur apparition dans l'Arctique canadien il y a 2 500 ans mais il a probablement fallu plusieurs siècles avant qu'ils ne migrent vers des régions plus méridionales. Ce n'est en effet qu'à partir de 100 après J.C. que leur présence est attestée à Terre-Neuve et à Saint-Pierre-et-Miquelon au cours des huit siècles suivants. Leur mode de vie s'apparente alors à celui des Inuits de l'Arctique canadien tels qu'ils vivaient il y a encore quelques décennies. Il n'est pas possible, à cause du type de sol dont l'acidité est incompatible avec la conservation d'objets en ivoire et en os sur une longue période, de connaître les raisons pour lesquelles les Paléoesquimaux ont été amenés à ne plus fréquenter Saint-Pierre.

2.b. Trinidad

La situation de Trinidad plaide pour sa fonction de première étape dans le processus de migration vers le reste des Antilles à partir du continent sud-américain. L'examen des différentes sources disponibles sur la préhistoire et la protohistoire de la région caraïbe montre que ces champs de recherche gardent une part importante d'incertitudes, dans la mesure où

« que ce soit à propos du peuplement, des migrations, de la structure sociale, démographique, culturelle et religieuse, de l'agriculture, de la guerre et de la répartition ethnique, les thèses s'affrontent et se contredisent ».

(Lara O., 2000, à propos de Trinidad)

Deux éléments complémentaires nous paraissent structurer l'évolution actuelle des connaissances. D'une part l'exploitation des découvertes archéologiques permet d'avoir des informations quand aux dates et aux relations entretenues par des groupes vivant dans des aires pouvant être éloignées de plusieurs milliers de kilomètres. D'autre part avec les

² Selon une pratique courante en archéologie, les adjectifs « groswatérien » et « dorsétien » sont des attributs culturels. Ils font référence à des sites, en l'occurrence la baie de Groswater sur la côte sud du Labrador et le cap Dorset sur la terre de Baffin, où la culture correspondante a été identifiée pour la première fois.

archéologues, d'autres chercheurs historiens, anthropologues, linguistes ont entamé un travail de réinterprétation des mythes produits et véhiculés.

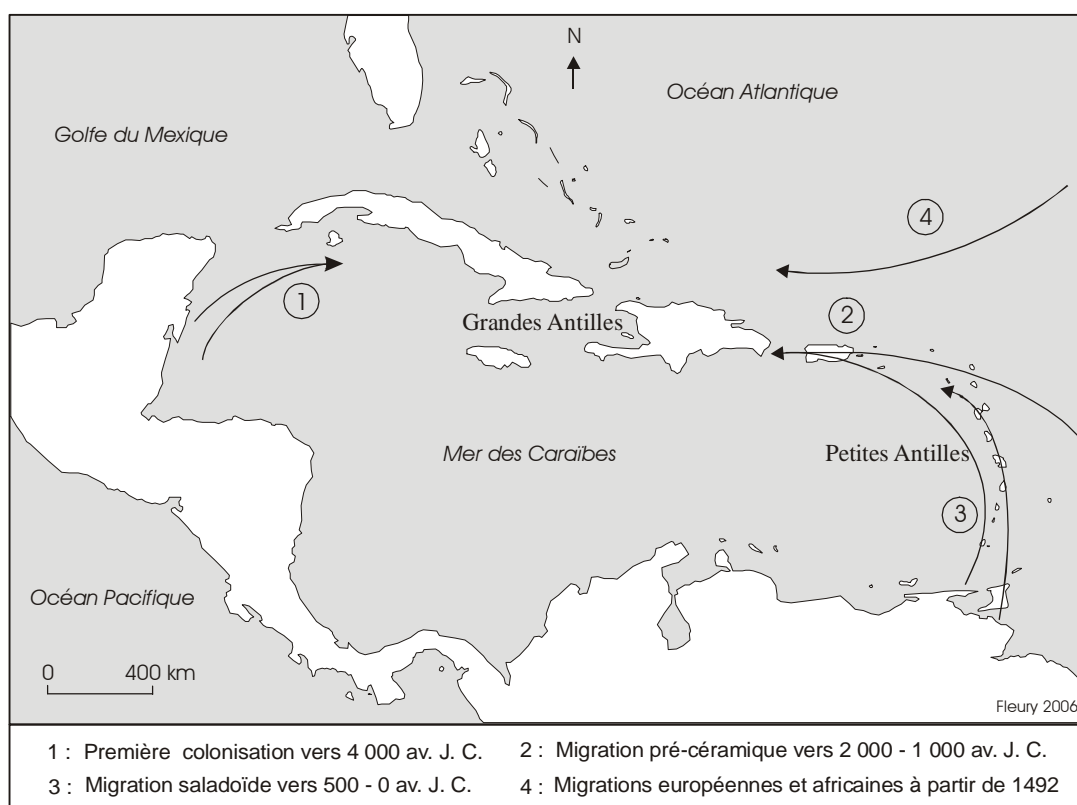
Ce que nous apprend l'archéologie

Le site de Banwari est situé à San Francique, au sud-ouest de Trinidad, dans la partie de l'île qui fait face au continent sud-américain, à l'endroit où il en est séparé par les Bouches du Serpent (*cf.* carte 5 p. 31). Il représente une référence dans l'étude des premiers habitants des Antilles dans la mesure où c'est ici que l'on a relevé entre 1969 et 1971 ce qui constituait alors les plus anciennes preuves de présence humaine sur des terres insularisées il y a 10 000 ans (Lara, *ibid.*). Les fouilles effectuées attestent de 2 000 ans de présence humaine à Trinidad entre 5 200 et 3 200. On y a exhumé le plus ancien squelette humain de l'aire des Caraïbes, vieux d'environ 5 400 ans et conservé au musée de l'UWI. Parmi les informations disponibles grâce aux travaux des chercheurs sur le site et rapportées par *The Trinidad and Tobago Historical Society*, deux enseignements peuvent être plus particulièrement retenus. D'une part la fin de la montée des eaux est estimée à 6 400 ans. D'autre part, à travers les informations fournies par la nature exogène des matériaux utilisés pour fabriquer certains objets qui y ont été retrouvés, le site permet de mettre en évidence les relations entretenues par le groupe de Banwari avec d'autres situés dans les actuels Guyanes et Venezuela, ainsi que dans les Petites et Grandes Antilles. Par ailleurs, les indices relevés à San Francique laissent apparaître un mode de vie à rattacher au mésolithique, caractérisé d'un point de vue alimentaire par la chasse aux petits mammifères et le ramassage de coquillages.

La situation de Trinidad à l'embouchure de l'Orénoque semble l'avoir mis dans une position privilégiée, au contact de deux types de circulation. La première concerne le continent sud-américain et un système de relations bien établi grâce au réseau de communication fluviale des bassins de l'Amazone et de l'Orénoque (Versteeg A. et Bubberman F., 1992). Le second concerne l'ensemble des petites et des grandes Antilles qui décrivent un large cercle d'environ 3 000 kilomètres entre Venezuela et Floride. Ainsi, la culture dite saladoïde se propage vers - 300 en direction des petites Antilles et en tout premier lieu à Trinidad et à la Grenade. A la Martinique, soit 350 kilomètres plus au nord, elle est attestée à partir de - 100. (Bérard B., 2000). La culture saladoïde, marque, en ce qui concerne Trinidad, le passage à la fabrication de poteries. Cet adjectif fait référence à Saladero, établissement situé sur la rive gauche de l'Orénoque, à l'endroit où celui-ci commence à se diviser en bras, à l'entrée du delta. Occupé depuis le deuxième millénaire avant notre ère,

Saladero est l'endroit où le type de poterie concerné a été identifié, classé et le plus anciennement daté.

Carte 7 : La dispersion des cultures dans les Caraïbes



Source : Rouse

Des similitudes dans les poteries, plutôt nommées céramiques par les archéologues, montrent d'intenses relations concernant les domaines insulaire et continental, à partir d'une part de la Floride et d'autre part de la région du delta de l'Orénoque. Il semble que l'est du Venezuela, la Grenade et Trinidad aient constitué un foyer culturel homogène autour de – 300. Les travaux entamés en 2003 par le professeur Basil Reid sur le site saladoïde de Blanchisseuse sur la côte nord de Trinidad confirment et précisent un certain nombre d'éléments sur le mode de vie des groupes concernés et sur l'extension culturelle dans laquelle l'île s'inscrit³. L'occupation de ce rocher en promontoire y est prouvée entre – 250 et 600. Ses occupants, qui s'installent toujours en position élevée à proximité de la mer et

³ www.uwi.tt

d'approvisionnement en eau douce, sont bien les premiers à s'adonner à la fabrication de poteries et sont arrivés par le delta de l'Orénoque. Leur économie peut être qualifiée de mixte dans la mesure où elle associe des pratiques de ramassage de coquillages, de pêche et d'agriculture. Vers le début de notre ère, les Saladoïdes occupent toutes les Antilles de Trinidad à Porto Rico. Viennent ensuite s'ajouter d'autres populations originaires du continent sud-américain. C'est le cas des cultures barrancoïde et arauquinoïde, originaires elles aussi de l'actuel Venezuela et qui se sont respectivement propagées vers le nord et les Antilles entre 250 et 750 pour la première et entre 600 et 1300 pour la seconde. On a, en l'état actuel des connaissances, des difficultés à définir si, à Trinidad, elles se sont substituées à la culture saladoïde, ou si elles ont fusionné avec elle. Ceci nous amène à la question de la pertinence des considérations sur la composition ethnique des îles caraïbes avant et au moment de l'arrivée des Européens à la fin du XVe siècle.

Le mythe de la dualité Arawaks/Caraïbes

« Il y avait des gens qui n'avaient qu'un œil sur le front et d'autres qui étaient appelés cannibales qui leur inspiraient une grande frayeur et quand ils apprirent que je me dirigeais vers cet endroit ils restèrent fortement frappés de stupeur car ces gens fortement armés les dévoraient ».

(C. Colomb, reprenant les récits d'Amérindiens des Grandes Antilles lors de son premier voyage)

« The Arawaks were a relatively peaceful people, the Caribs essentially warlike »

(Williams E., 1964)

La genèse de la discutable dualité Arawaks/Caraïbes, construction mythique et mystificatrice attribuée aux conquérants espagnols, intervient au cours du premier millénaire de notre ère, période caractérisée par une succession de migrations dont les contours ethniques et les conséquences en terme d'évolution de la composition de la population sont mal connus. La thèse classique fait état d'un peuplement arawak sédentarisé progressivement et à certains endroits chassé ou assimilé par des populations caraïbes, considérées comme belliqueuses et mobiles. Or, cette question constitue un écheveau où les différentes composantes linguistiques, ethniques, culturelles, sont plus difficiles à démêler que ne l'expriment les historiographes officiels de la conquête. Des voix se sont d'ailleurs élevées pour dénoncer une vision manichéenne de la population amérindienne (Lara, *op. cit.*). Il s'agit

donc de remettre en cause, à l'aune des plus récentes découvertes historiques et archéologiques, les stéréotypes produits par les Espagnols destinés à classer les Amérindiens en fonction de leurs intérêts en « bon » ou « mauvais ». Les parts respectives du mythe et de la réalité scientifique peuvent progressivement être mesurées grâce à ce qui constitue l'un des fondements de la démarche scientifique, à savoir la remise en cause des vérités établies, surtout lorsqu'elles émanent de narrateurs impliqués dans des opérations militaires proclamées civilisatrices et évangélisatrices, masquant des objectifs *in fine* mercantiles.

La prise de conscience des chercheurs du fait que l'on ne pouvait pas s'en tenir aux récits des conquérants espagnols est assez récente, puisque certains la font remonter seulement aux années soixante (Bérard B., 2003). Elle entraîne une critique du mythe qui consiste à opposer les Arawaks, considérés comme de bons Indiens, et les Caraïbes, marqués par l'infamie de l'anthropophagie. Cette bipolarisation ethnique est désormais largement rejetée. La référence aux termes Arawaks et Caraïbes a d'ailleurs été remplacée par les noms de cultures amérindiennes, dérivés du nom du site où elles ont été en tout premier lieu identifiées. Selon les conquérants, le Caraïbe c'est celui qui s'oppose, qu'il est donc légitime de circonscrire d'autant plus qu'on lui attribue l'exclusivité de l'anthropophagie. Il est bon de rappeler que cette pratique répond à une fonction rituelle répandue chez tous les Amérindiens des Antilles, Petites et Grandes (Bérard, *op. cit.*). Ce chercheur précise que

« Les historiens ont fourni l'essentiel de la remise en question sur la caractérisation de la population des Petites Antilles. Ils se sont aperçus que la distinction ethnique repose sur une définition politique et économique de ces populations. ⁴ »

De fait, la reine d'Espagne Isabelle la Catholique permet en 1503 aux colons espagnols de réduire en esclavage les peuples cannibales, ceux dont on peut donc mettre en doute la qualité d'être humain. A partir de là, la classification île caraïbe/île non caraïbe peut évoluer en fonction des objectifs économiques des conquérants. Ainsi la Guadeloupe, promise comme colonie en 1496 à l'ambassadeur de Venise et la petite île de Sainte-Croix, dans un premier temps attribuée à titre privé au conquistador Ponce de Leon^{*}, ne sont pas considérées comme des îles Caraïbes alors qu'elles sont en plein dans la zone répertoriée comme telle par les Espagnols. Comme ces deux projets restent sans suite, la classification change et elles se retrouvent officiellement à nouveau peuplées de Caraïbes. Trinidad, peut-être en raison de « la

⁴ Conférence *Caraïbes et Arawaks : mythes et réalités* donnée le 18 mai 2000 à Fort de France par Benoît Bérard, docteur en anthropologie, responsable de fouilles archéologiques à Vivé au Lorrain et à l'Anse Trabaud à Sainte-Anne (Martinique).

complexité de son panorama ethno-historique » (Lara, *op. cit.*), représente à cet égard un terrain particulièrement propice à ces manipulations. Elle n'est d'abord pas classée dans les îles dont les habitants seraient susceptibles d'être emmenés en esclavage, car on a alors besoin de main d'œuvre pour l'exploitation de l'or et des perles. Le profit de ces industries a dû s'avérer décevant puisque, sept ans plus tard, l'île est reclassée caraïbe. Les protestations de Las Casas, alors procureur⁵ des Indiens, entraînent une enquête qui aboutit en 1520 au retrait de la liste. Mais en 1532, le premier gouverneur de l'île Antonio Sedenio demande la permission, qu'il obtient, de la requalifier.

Les seules certitudes en terme de distinction entre Arawaks et Caraïbes sont d'ordre linguistique puisqu'ils représentent en la matière deux des quatre grands groupes identifiés en Amérique du sud et en Amérique moyenne (Lara, *ib.*). Les premiers, vaste sous-ensemble, se seraient déployés à partir du Venezuela selon certains, de l'Amazonie péruvienne pour d'autres, vers de vastes territoires allant de la Floride au nord du Brésil. Le conditionnel est ici de rigueur tant les connaissances, reposant uniquement sur des données linguistiques en l'absence de classifications découlant de recherches archéologiques, sont fragmentaires. L'aire d'évolution des Indiens de langue caraïbe comprend les Guyanes et la région de l'Orénoque, d'où ils auraient essaimé d'une part vers l'intérieur du continent et d'autre part à travers l'arc antillais. Les renseignements fournis par l'onomastique montrent en ce qui concerne Trinidad une grande imbrication linguistique. Beaucoup d'éléments concourent logiquement à considérer Trinidad comme très liée à la région continentale du delta de l'Orénoque et « marquée de façon indéfectible par la permanence amérindienne » (Lara, *ib.*). Mais, contrairement au domaine continental où les Amérindiens ont perduré dans la diversité, ceux-ci ne sont plus présents dans le domaine insulaire qu'à la Dominique, à travers un petit noyau rattaché au groupe caraïbe.

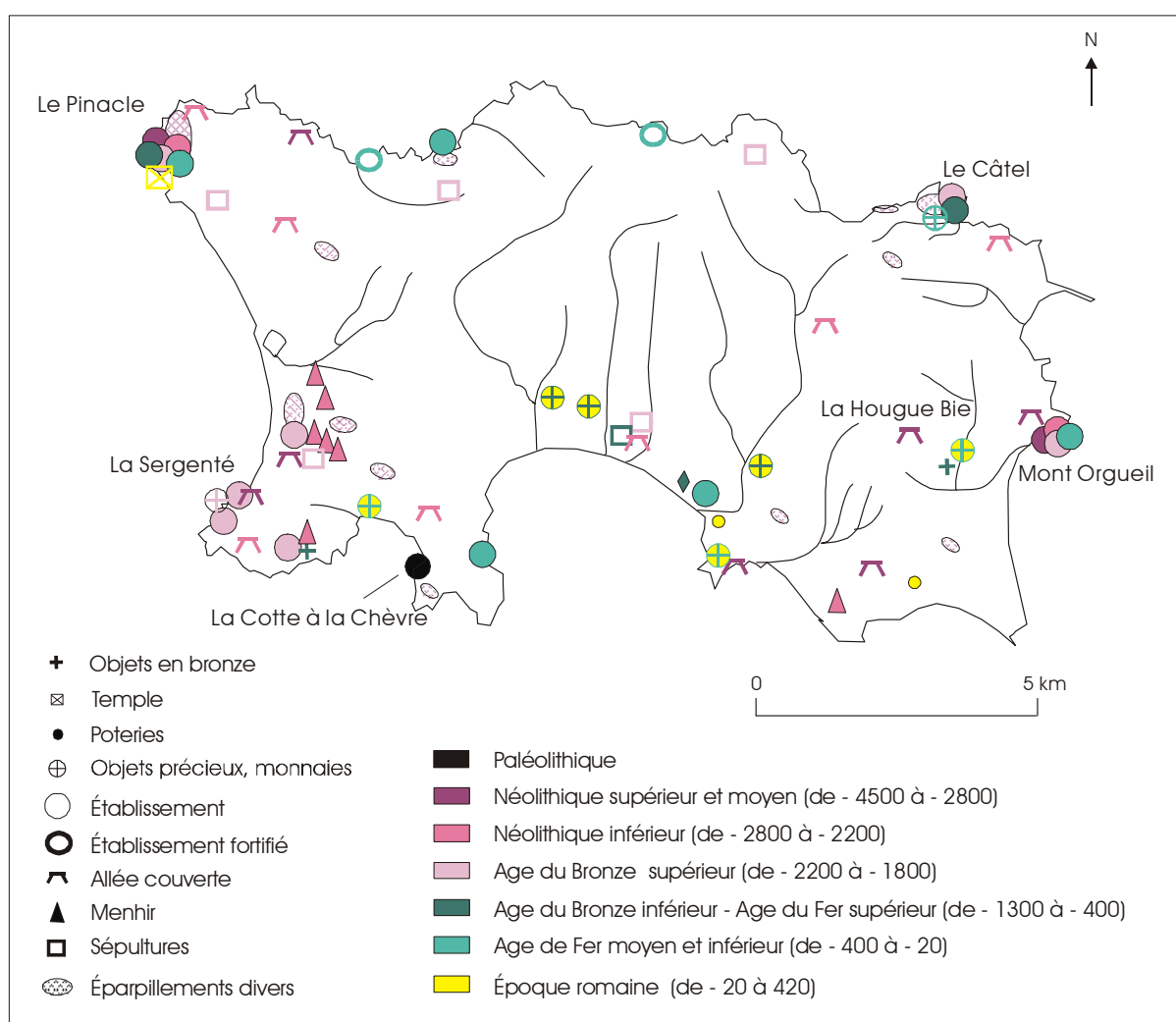
Trinidad, île la plus méridionale des Caraïbes et située au débouché de l'Orénoque, voie majeure de circulation continentale, a sans doute constitué un endroit favorable aux relations multiethniques précoces. Cette caractéristique, qu'elle n'est certes pas la seule à présenter dans le contexte régional, illustre bien le rôle particulier de contacts et de diffusion que peuvent jouer certaines îles. Jersey ne déroge pas à cette constatation.

⁵ Ce mot est à prendre dans un sens vieilli, à savoir « celui qui possède le pouvoir d'agir au nom d'une autre personne » (*Grand Larousse Encyclopédique*).

2.c. Jersey et les îles Anglo-Normandes

Contrairement à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Trinidad, les traces les plus anciennes d'occupation humaine relevées à Jersey et à Guernesey remontent à une époque située avant que la transgression marine n'en fasse des îles. Ceci ne veut pas dire que dans les premiers cas les terres non encore insularisées n'aient pas pu abriter des habitants mais les éléments permettant de le prouver sont absents. Quoiqu'il en soit, aussi fécond que puissent être pour la connaissance des pré - et protohistoire respectives de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad les sites de l'Anse-à-Henry et de Banwari, leur contribution est loin d'atteindre celle permise par le dispositif archéologique dont les chercheurs disposent sur les îles Anglo-Normandes.

Carte 8 : Découvertes archéologiques du paléolithique à l'époque romaine à Jersey



Source : Cunliffe

Les traces les plus anciennes sur les îles Anglo-Normandes ont été relevées à Jersey sur deux sites rupestres rattachés au paléolithique, La Cotte de la Chèvre sur la côte nord de l'île et La Cotte de St Brelade, situé au sud-ouest. Les traces retrouvées à différents niveaux de sédimentation, dents humaines, os de rhinocéros et d'éléphants, ainsi que les techniques de débitage de la pierre de type levalloisien* indiquent une présence estimée à environ 50 000 ans (Cornwall, *op. cit.*). Ensuite, en dépit de certains indices, les preuves manquent pour attester de façon certaine d'une présence humaine continue que l'on ne doit cependant pas exclure (Balleine, *op. cit.*). Le fil des traces identifiées reprend vers – 7 000. Là encore, l'état de nos connaissances est strictement dépendant de la découverte de sites qui relève le plus souvent du fortuit. A cet égard les îles Anglo-Normandes présentent sur une surface de moins de 200 km² un ensemble d'une grande richesse comparé à ce que peut révéler l'archéologie dans le Cotentin voisin par exemple. Il est d'ailleurs difficile de donner une explication à une telle différence entre des espaces si proches. Tout au plus peut-on émettre l'hypothèse incertaine que le fait que les îles soient densément peuplées peut apparaître comme un facteur favorable à la mise au jour de vestiges préhistoriques.

La découverte à Guernesey en 1977 du site de L'Ancrese permet de faire remonter à – 5 000 les témoignages les plus anciens de la présence d'hommes du néolithique dans la région. Les recherches s'y rattachant ont en outre fourni de précieuses indications sur le niveau de la mer. Il y a 9 000 ans, sa remontée avait déjà insularisé Guernesey, dont la superficie excédait d'environ 30 % ce qu'elle est actuellement. Le stade du mésolithique, culture antérieure au néolithique dont le mode de vie se caractérise par la dualité chasse/cueillette manque sur les îles, hormis la découverte de pierres de hache sur des basses terres désormais inondées à Guernesey. Le développement de l'agriculture et de l'élevage marque le passage du mésolithique au néolithique. En ce qui concerne cette dernière période, les preuves de présence de groupes humains abondent.

Le commerce avec le continent est avéré dès le néolithique grâce à la découverte de pierres de hache en provenance de divers points de la France actuelle. Le commerce maritime présente une constante, liée aux capacités technologiques de chaque époque, si on le compare aux transports terrestres. En effet, par mer on peut convoier des quantités de marchandises beaucoup plus importantes. Eu égard à l'inexistence de réseaux terrestres, ceci est particulièrement vrai à l'époque néolithique. Pour des marins naviguant dans des embarcations rudimentaires, les îles Anglo-Normandes constituent des étapes bienvenues

entre la Bretagne et le sud de l'Angleterre. C'est une raison de leur intégration précoce au système culturel du continent proche. Ainsi, les groupes du néolithique ancien, soit vers le cinquième millénaire avant notre ère, étaient proches de ceux vivant dans l'actuel Calvados (Cunliffe B., 1995). La gamme de leurs similitudes culturelles comprend les pratiques agricoles et d'élevage, la fabrication du même type de poteries et de différents outils. C'est ce que Cunliffe définit comme la « *continental acculturation* » des îles Anglo-Normandes. Survenant plusieurs siècles plus tard, une autre culture a laissé des traces explicites dans le paysage insulaire à travers les monuments funéraires conservés en grand nombre sur les îles principales, sans compter ceux dont les matériaux ont été récupérés à des fins de construction à des époques moins orientées vers la conservation du patrimoine. Contrairement au précédent courant originaire d'Europe centrale, ce mouvement d'expansion est méridien et emprunte l'Atlantique comme voie de diffusion. La Bretagne et à un degré moindre la Normandie sont également concernées. La similitude des monuments retrouvés d'une part sur les îles Anglo-Normandes et d'autre part en Bretagne accrédite la familiarité armoricaine des premières, successivement soumises à deux influences, l'une zonale et continentale, l'autre méridienne et atlantique. Tout ceci conduit à considérer les îles comme intégrées à une large aire culturelle. Ceci ne doit cependant pas occulter les spécificités que Cunliffe considère comme liées à l'insularité lorsqu'il estime que

«The boundaries of the island did encourage a sense of community which manifested itself in certain distinctive ceramic forms (...) found in various of the island's tomb.»

Selon lui, la spécificité des formes et des motifs de poteries accrédite le développement d'une identité culturelle insulaire, la « *creative divergence* » à partir d'une culture partagée avec les groupes continentaux.

Une étude sur la provenance des matériaux utilisés pour la confection de pierres de hache retrouvées sur l'île (Patton M., 1991) permet de fournir un éclairage original sur les relations insulaires aux néolithiques supérieur et moyen, soit de – 4 500 à – 2 800. Elle laisse apparaître une distribution complexe, en relation semble-t-il avec la complexité de la fonction de ce que l'on considère généralement comme des armes mais dont les modalités de cession, la qualité souvent précieuse des matériaux et le niveau généralement élevé de finition répondent à des codes d'échanges, de réciprocités et d'obligations dont nous savons peu de choses. La possibilité d'extraire sur l'île de quoi répondre à tous les besoins en matière de fabrication de haches n'empêche pas le fait que 44 % de celles-ci sont des objets provenant de

l'extérieur dont 16 % d'entre eux de Normandie et 28 % de Bretagne. Concernant les relations inter-îles, 31 % des haches retrouvées à Guernesey ont été polies dans des matériaux extraits dans la carrière jersiaise de La Pinnacle.

Âges⁶ du bronze et Âges du fer

Autour de – 1800, des signes d'abandon des anciens rites funéraires peuvent être interprétés comme marquant la fin d'un cycle, phénomène que l'on retrouve de la même façon en Bretagne, en Normandie et dans le sud de la Grande-Bretagne (Cunliffe, *op. cit.*). Les cinq siècles qui suivent sont considérés comme une période de transition, moins connue. Vers – 1300, il semble que Jersey s'inscrit de nouveau dans un réseau dense de relations atlantiques. Le moteur principal en est, en relation avec l'extension des civilisations méditerranéennes, le fort développement des trafics maritimes concernant les métaux – étain, cuivre, or et argent - dont d'importants gisements sont exploités en Grande-Bretagne. Des liens suivis entre Jersey et le port phénicien de Gades (aujourd'hui Cadix) ont pu être établis. Plus tard, au cours des derniers siècles avant notre ère, la seule preuve de connexion entre Jersey et le continent tient au rapprochement avec des poteries bretonnes mais là encore, l'absence de preuves n'autorise pas d'extrapolations sur un éventuel repli insulaire, hypothèse que ne retiennent d'ailleurs généralement pas les chercheurs. Par ailleurs, des pièces retrouvées à Jersey montreraient une vulnérabilité de l'île aux assauts de populations venues du continent et désireuses de profiter de sa prospérité. Tel aurait été le cas des Unelles, tribu gauloise du Cotentin, vers – 300 (McLoughlin, *op. cit.*).

L'époque romaine

A partir du début du II^e siècle avant notre ère, les Romains, qui en ont fini avec Carthage, manifestent leur intérêt pour le bassin occidental de la Méditerranée. Ils entament ainsi vers la Gaule un processus de colonisation qui prend provisoirement fin avec la fondation de la province de la Narbonnaise vers – 120. Son contrôle permet un accès aisé aux autres régions de la Gaule considérées par les marchands romains comme une aire de chalandise de premier ordre. Cette extension favorise l'intensification des échanges avec la Grande-Bretagne. Les commerçants devançant de plusieurs décennies les militaires et impulsent de proche en proche des relations qui impliquent le monde armoricain. Ce courant venu cette fois du continent s'insère dans la circulation atlantique et utilise les compétences

⁶ Le pluriel se justifie dans la mesure où les âges du bronze et du fer sont divisés en sous-périodes, que l'on peut distinguer de différentes façons : supérieur/inférieur, ancien/récent, précoce/tardif.

locales en matière de navigation transmanche. Grâce à la découverte de nombreuses amphores, on sait que le vin est la principale denrée transportée du monde méditerranéen vers la Grande-Bretagne qui, selon le géographe du monde romain Strabon, envoie en retour des métaux, du blé, des peaux de bêtes, des esclaves et des chiens de chasse vers le sud. Les navires chargés de vin partent de l'embouchure de la Garonne et suivent les côtes atlantiques de la Gaule, avant d'éviter la navigation dangereuse du contournement de la Bretagne en empruntant la voie terrestre pour en rejoindre la côte nord. Les îles Anglo-Normandes sont à coup sûr impliquées dans ce trafic dans la mesure où le port d'Alet, aujourd'hui situé dans la commune de Saint-Malo, constitue un point de départ vers la Grande-Bretagne et notamment le port d'Hengitsbury, à proximité de la ville actuelle de Bournemouth. A Guernesey, l'archéologie maritime a fourni de précieux témoignages sur l'implication de l'île dans les courants commerciaux à l'époque romaine. Suite à la découverte d'amphores immergées à l'entrée du port de St Peter en 1977, des fouilles ont permis de déceler la présence d'une épave de navire au même endroit. Sortie de l'eau en 1985, elle a fourni des renseignements d'autant plus précieux qu'elle est de loin – à mille ans près – la plus ancienne à avoir été découverte dans les îles Britanniques. Sa coque longue de vingt mètres contenait une cargaison constituée de tuiles de toit et de poteries. Les monnaies retrouvées à bord permettent de dater son naufrage autour de 180.

La conquête de la Gaule par César en - 57 a dérangé les trafics commerciaux en place et entraîné des troubles qui ne s'arrêtent pas avec la fin officielle de la campagne militaire en - 56, une fois la grande rébellion des tribus armoricaines circonscrite. Les décennies qui suivent constituent une période d'instabilité et de résistance à l'invasion dans les régions bretonnes proches de Jersey. Cette période des dernières décennies avant notre ère est sujette à des hypothèses non encore étayées sur la nature des relations entre les îles et la tribu armoricaine des Coriosolites, dont le territoire s'étendait sur l'actuel département des Côtes d'Armor et dont on a retrouvé des monnaies en grand nombre à Jersey (Cunliffe, *op. cit.*). Le calme était probablement revenu dans la dernière décennie avant le début de notre ère, sous la domination augustéenne garante de stabilité.

Établir un lien de causalité entre par exemple la découverte à Jersey de monnaies romaines et la séparation politique dix siècles plus tard de cette île avec le duché de Normandie, n'est pas en soi un objectif. Le problème épistémologique posé par la rupture entre d'une part pré - et protohistoire et d'autre part histoire tient selon nous notamment au fait que la connaissance des premières ne se structure pas autour du fait événementiel, ce qui peut faire paraître leur juxtaposition artificielle. Il est vrai que la notion de frontière prise dans

son acception moderne de séparation entre États n'est pas adaptée aux considérations sur la protohistoire. Cependant ce détour nous a permis de souligner que l'insularité avait à ce stade précoce, dans deux cas sur trois, constitué un facteur favorable au développement, les îles s'avérant des aires privilégiées de diffusion. En effet, dans des contextes éminemment différents mais avec la même matrice caractérisée par la marche de l'homme vers le progrès technologique, condition de la densification et de l'intensification des réseaux d'échange, Trinidad et les îles Anglo-Normandes ont constitué à la période néolithique des zones de contact entre différentes cultures et de nouvelles idées, que leurs habitants ont sélectionnées, absorbées et modifiées. Dans les deux cas, les îles sont des lieux de passage que l'on peut qualifier d'obligé. Elles jouent déjà un rôle de points d'échanges, de diffusion, de contacts entre des flux de personnes, de marchandises. Les îles Saint-Pierre-et-Miquelon n'ont à l'évidence pas rempli si tôt une telle fonction. Leur situation, la faible densité des populations évoluant dans les régions proches et les difficiles conditions climatiques interdisant toute activité agricole, les font considérer aux époques pré et protohistoriques comme le lieu d'une ultime extension de groupes humains menant une existence erratique.

L'insularisation, que nous venons d'évoquer, et les processus de mise en place des frontières que nous allons maintenant aborder constituent les deux éléments constitutifs de notre sujet, la combinaison île-frontière. Il s'agit maintenant de comprendre précisément pourquoi nous retrouvons dans ces trois cas cette situation particulière.

CHAPITRE II

LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES

Le chapitre que nous abordons maintenant s'attache à montrer de quelle façon les îles, en fonction de l'enjeu plus ou moins important qu'elles ont représenté, ont été administrativement détachées de la « grande terre » dont elles sont si proches et auxquelles elles ont toutes été naturellement dans un premier temps rattachées. C'est de la genèse de la frontière qu'il s'agit ici de traiter, élément fondateur d'une situation qui a perduré. Parmi les trois cas étudiés, deux d'entre eux, Saint-Pierre-et-Miquelon et Trinidad, présentent une similitude en ce sens que la situation frontalière résulte de conflits outre-mer entre puissances coloniales, alors que la partition du duché de Normandie constitue un élément précoce et domestique de la longue histoire de la rivalité franco-anglaise.

1. Jersey, aux confins de la Normandie

L'archipel représente un enjeu dans le contexte plus large des rivalités territoriales entre la France et l'Angleterre qui commencent avec la lignée de Guillaume le Conquérant au XI^e siècle et se terminent réellement en terme de conflits armés en 1814. A ce titre les îles Anglo-Normandes sont des espaces témoins de la capacité de l'Angleterre à établir des postes avancés. La puissance maritime constitue l'instrument principal de cette stratégie. Eu égard à leur position à proximité des côtes de France, on peut estimer que la présence anglaise en France n'a pas cessé avec le retrait de Calais en 1558 mais qu'elle se poursuit encore dans le golfe Normand-Breton. Pour aussi singulière qu'elle puisse paraître, cette situation frontalière, parfois assimilée à un épisode anecdotique ou une manifestation de la petite histoire, n'en constitue pas moins un fait historique riche d'enseignements, d'une part à travers l'interprétation qu'en ont faite différents historiens ou instances officielles, et d'autre part sur les aspects permanents de la politique des États concernés.

1.a. De la sphère armoricaine à la tutelle normande

Des îles au contact des courants commerciaux et migratoires

Nous venons de voir que les liens qu'entretenaient les habitants de Jersey avec le continent aux périodes néolithique et protohistorique prenaient largement appui sur la partie bretonne du littoral. La première raison en est l'excellence des conditions portuaires de l'actuelle région de Saint-Malo. Alet, son port d'alors, possède de bons mouillages et dispose avec la Rance, territoire fluvial des Coriosolites, d'une voie d'eau pénétrant largement et

profondément à l'intérieur des terres. Rien de tel du côté du Cotentin, mais plutôt une succession de havres, dont les mauvaises conditions de mouillage n'ont certes jamais découragé les initiatives halieutiques et commerciales, parfois au long cours, mais qui ont tout de même obéré la possibilité de proposer une alternative portuaire aux liens privilégiés que la région malouine a précocement développé avec les îles Anglo-Normandes. Rappelons que Granville, la seule ville située sur le littoral normand du golfe, est de création récente puisqu'il a fallu attendre la fin de la guerre de Cent Ans pour voir s'installer en 1439 des habitants sur le roc dénudé, avec en contrebas, non pas un port, mais plutôt un abri, d'ailleurs bien inconfortable et démunie pour sa part de toute possibilité de pénétration fluviale vers l'intérieur des terres (Fleury, *op. cit.*).

L'intégration des îles Anglo-Normandes dans l'empire romain ne fait aucun doute mais ne se caractérise apparemment pas par une présence militaire effective, même si les témoignages d'ordre numismatique abondent. Les deux premiers siècles de notre ère constituent une période de stabilité qui voit les îles, et en tout premier lieu Guernesey et son port bien abrité, profiter de l'intense activité du trafic sur les routes maritimes conduisant à la Grande Bretagne. Les siècles suivants, marqués par le déclin progressif de l'Empire romain, ouvrent une période confuse au cours de laquelle émerge le christianisme, élément primordial dans l'évolution de la structure des relations entre les îles et le continent. La chute de l'empire, dont les prémices apparaissent de place en place sur les côtes de la Manche à travers les restes de fortifications exigées par les attaques saxonnes de plus en plus pressantes, les laisse très certainement démunies face aux agressions. Ceci ne signifie cependant pas que les courants commerciaux dans lesquels elles sont intégrées depuis longtemps disparaissent dans la mesure où les établissements romains en Grande-Bretagne constituent toujours un système d'appels commerciaux (McLoughlin, *op. cit.*).

Puis, du IV^e au VI^e siècle, un important courant de migrations s'établit entre le sud-ouest de la Grande Bretagne, soit les actuelles régions de Cornouailles et du Devon, et l'Armorique (Fleuriot L., 1980). Les populations celtes concernées fuient une Grande-Bretagne exposée à la progression saxonne et espèrent trouver de l'autre côté de la Manche des conditions d'existence plus sûres. Cet afflux marque profondément les terres d'accueil dans une aire située à l'ouest d'une ligne allant de Dol à Vannes, incluant les îles Anglo-Normandes. Le nom même d'Armorique disparaît au profit de celui de Bretagne dont le premier emploi remonte à la seconde partie du VI^e siècle. (Fleuriot, *ibid.*). Concomitamment, un certain nombre d'ecclésiastiques, le plus souvent originaires du Pays de Galles ou d'Irlande, alors foyer intellectuel majeur d'une Europe par ailleurs largement soumise à la

violence et aux invasions (Joannon P., 1973), s'installent sur les îles. Au cours du VI^e siècle, une succession d'évènements impliquant des personnages religieux alimente ainsi les chroniques historiques. Il est cependant bon de préciser que, notamment pour tout ce qui touche à la période du haut Moyen Age, il faut se méfier du manque de prudence d'un certain nombre d'historiens locaux ou régionalistes (Fournier, *op. cit.*). Les récits concernant les ermites et les moines se prêtent bien aux approximations ainsi d'ailleurs que les faits supposés de nature à exalter le sentiment régional.

Une marge lointaine des États mérovingiens et carolingiens

Les principaux héros de la christianisation des îles se nomment pour Guernesey Saint Samson, moine irlandais futur évêque de Dol, son cousin Saint-Magloire pour Serq, Saint Héliér* et Praetextatus, archevêque de Rouen en exil, pour Jersey. Ce dernier met en place vers la fin du VI^e siècle l'organisation religieuse de l'île, alors nommée *Angia*. C'est de cette époque que daterait le transfert de dépendance en matière religieuse des îles Anglo-Normandes du diocèse de Dol de Bretagne vers celui de Coutances (Mollet R., 1949). Le VI^e siècle est une période confuse en ce qui concerne le pouvoir exercé dans les îles. Aux habitants de souches franque et gallo-romaine s'ajoutent les nouveaux venus celtes de Grande-Bretagne, qui ne parviennent toutefois pas à faire évoluer le langage vernaculaire des îles resté dans la sphère linguistique franque. Cependant, ils semblent bien y avoir gagné une affluence prépondérante. La faiblesse de l'organisation mérovingienne, notamment dès que l'on s'éloigne du cœur de son aire d'influence, *grosso modo* entre Somme et Seine, conduit à considérer les régions occidentales du royaume de Clovis comme périphériques et difficilement contrôlables. Les terres de l'actuelle Normandie sont incorporées à l'État mérovingien dès la fin du Ve siècle, avec un gradient de pénétration franque déclinant vers l'ouest (Clary D., 1987). Les puissantes abbayes de Jumièges et de Saint-Wandrille construites le long de la Seine, structurent l'une des extrémités de l'axe économique Lyon-Rouen, élément majeur de l'organisation territoriale de ce que l'édit de Clotaire II définit en 614 comme la Neustrie. La partie occidentale de cette province ne reçoit que faiblement leur rayonnement. La collusion des classes dirigeantes franques et de l'épiscopat produit une organisation politico-économique moins prégnante à l'ouest. Les îles ne sont certainement pas un sujet de préoccupation de la part d'un pouvoir central au surplus peu concerné par les choses de la mer (Musset L., 1965). Les frontières terrestres troublées sont éloignées, et les VII^e et VIII^e siècles sont considérés comme relativement calmes en ce qui concerne les îles Anglo-Normandes. Les sources sur cette période sont rares mais l'on sait que l'organisation

interne des deux îles principales, et notamment la division en paroisses, date de cette époque (Dupont A., 1989). Ceci accrédite l'hypothèse d'un répit dans les invasions propice à la construction infraterritoriale. Cependant les premières incursions de groupes nordiques annoncent déjà les bouleversements à venir.

La normandisation des îles

Vers le début du IX^e siècle, le danger se fait de plus en plus pressant sur le littoral. Après la période du règne de Charlemagne (768-814), marquée par un important effort organisationnel et une résistance relativement efficace aux agressions nordiques, ses successeurs sont aux prises avec la répétition des raids violents menés chaque année par des groupes venus de Scandinavie. Les îles n'échappent bien entendu pas aux exactions des envahisseurs nordiques auxquels aucune flotte, qu'elle soit franque ou bretonne, n'est capable de s'opposer. Le pouvoir carolingien ne parvient plus à leur faire face, à tel point qu'en 867, il se décharge de la défense du Cotentin et de l'Avranchin, incluant donc les îles Anglo-Normandes rattachées à l'évêché de Coutances, sur le duc de Bretagne Salomon, qui règne sur un territoire indépendant depuis 841 (Clary, *op. cit.*). On ne sait pas vraiment si cette souveraineté de fait procède d'une conquête militaire où d'un quasi abandon de la part des Francs de régions dont ils ne pouvaient assumer la défense. Cette annexion révèle en tout cas l'impuissance du pouvoir central et le caractère périphérique du Cotentin et des îles, marges occidentales sous l'influence du voisin breton.

En 911, la pression des Normands, qui cherchent alors à s'installer définitivement, conduit le roi franc Charles le Simple à concéder à leur chef Rollon le titre de duc de Normandie. Le traité de Saint-Clair-sur-Epte s'applique d'abord aux diocèses de Rouen, Évreux et Lisieux avant d'être étendu à Bayeux, Sées et Le Mans en 924 et enfin à Coutances et Avranches en 933 suite à la victoire de Guillaume Longue-Epée, fils de Rollon, sur les Bretons. C'est donc à partir de cette date que l'on peut considérer les îles Anglo-Normandes comme faisant partie du duché de Normandie. Les Normands, désormais légitimés, marquent alors profondément les îles de leur culture, à travers le langage, les institutions ainsi que leurs aptitudes dans les domaines maritime et agricole (Balleine, *op. cit.*). La terre apparaît comme le pivot de l'organisation sociale. La répartition des îles en fiefs constitue la base du féodalisme, structure sociale importée par les conquérants normands. Le système féodal, adapté à ces périodes troublées, est un compromis entre le roi ou le chef, ici le duc de Normandie, la noblesse et le peuple, pour le bien commun. Les plus forts s'engagent à protéger les plus faibles en échange de services. Selon ce dispositif, le duc accorde des terres

à des communautés ecclésiastiques, à des membres de sa famille ou encore à des particuliers qu'il souhaite récompenser et qui deviennent ainsi seigneurs sur leurs terres. Ils en possèdent la propriété sous réserve de s'acquitter des charges dues au suzerain. Les îles apparaissent ainsi comme de simples vecteurs territoriaux du système féodal. La nature des liens féodaux et ecclésiastiques entre les îles et le continent conduit à ne pas les distinguer d'un pont de vue administratif d'une quelconque partie de la composante continentale du duché à laquelle elles sont organiquement liées. La répartition des terres à Guernesey, très probablement applicable à Jersey, donne un aperçu de la façon dont s'y organise le système féodal. Les situations sont variables, les concessions de fiefs peuvent évoluer en fonction d'évènements extérieurs et de la qualité des relations entre le duc et ses vassaux. Robert 1^{er} est supposé avoir divisé l'île en deux grands fiefs en 1028. Chacun d'entre eux a une surface d'environ 19 000 vergées⁷. L'un appartient au vicomte Nigel de Saint-Sauveur dans le Cotentin et contient les six paroisses de Saint-Pierre Port, Saint-Samson, Saint-Martin, La Forêt, Saint-André et Torteval. L'autre est accordé à Ranulf Fitz-Anchetil, vicomte du Bessin, et comprend Vale, Câtel, Saint-Sauveur et Saint-Pierre Bois. Quelques années plus tard, ce dernier fut transféré pour des raisons restées obscures à l'abbaye du Mont Saint-Michel (Le Patourel J., 1976). L'évêque de Coutances Geoffroi de Montbray reçoit Aurigny et Serq en 1057. Jersey connaît le même type d'organisation où les principaux propriétaires de l'île ne doivent pas être considérés comme des insulaires à part entière mais comme des continentaux y disposant de possessions. L'insulaire proprement dit se confond plutôt avec l'humble et anonyme travailleur de la terre. A Jersey, les noms des principaux personnages jouissant de donations ducales – les de Carteret, de Sottevast, de Vauville, de Barneville – révèlent les liens étroits avec le Cotentin. Les abbayes normandes y sont également bien dotées puisqu'on retrouve dans le cartulaire des îles les mentions fréquentes du Mont Saint-Michel, de Notre Dame du Vœu à Cherbourg, de la Trinité à Caen ou de Saint-Sauveur en Cotentin.

En conquérant l'Angleterre en 1066, Guillaume, septième duc de Normandie, établit sa souveraineté sur un ensemble transmanche qui comprend donc d'une part la Normandie et ses îles et d'autre part l'Angleterre. Après la victoire d'Hastings, le duc de Normandie devient également roi d'Angleterre. En théorie, le duché fait toujours partie du royaume de France en vertu de la vassalité du duc envers le roi de France. Il s'agit cependant d'une allégeance largement virtuelle si l'on considère les conditions dans lesquelles le roi de France fut contraint, dans un rapport de forces défavorable, de céder la Normandie à Rollon en 911. Pour

⁷ La vergée est une unité de mesure agraire, à usage limité au département de la Manche selon *le Grand Larousse Encyclopédique*, qui équivaut à 2 042 m².

les îles Anglo-Normandes, la conquête de l'Angleterre ne conduit cependant pas à un changement radical. Ni la monnaie, ni l'administration de la justice, ni les liens étroits avec leurs propriétaires continentaux n'évoluent. Cependant les événements liés à la succession de Guillaume le Conquérant provoquent une série de troubles qui s'achèvent avec la montée sur le trône d'Henri II Plantagenêt. Celui-ci reconstitue en 1154 sur sa personne les deux titres de roi d'Angleterre et de duc de Normandie. Cinquante ans plus tard, l'année 1204 marque un tournant capital dans l'histoire des îles.

1.b. La partition du duché

Le 6 mars de cette année-là, le roi d'Angleterre et duc de Normandie Jean Sans Terre perd contre le roi de France Philippe Auguste la décisive bataille de Château Gaillard, forteresse située aux Andelys, sur les bords de la Seine à proximité de Rouen. Cette victoire permet au roi de France d'entamer la reconquête du duché et d'en aliéner le titre à son profit. Or les îles ne font pas partie de la rétrocession alors que rien ne les en excluait explicitement. Ce fait mal expliqué mérite que l'on s'y arrête dans la mesure où d'une part il est directement à l'origine de la situation frontalière dans le golfe Normand-Breton et d'autre part il permet de dégager quelques éléments de réflexions sur l'interprétation du fait historique.

L'historiographie officielle des îles est prompte à exalter le sentiment patriotique précoce des insulaires qui auraient manifesté une volonté farouche de rester fidèle à la Couronne. Les contradictions dans l'interprétation de la partition affleurent par exemple dans le guide Joanne (1886) qui considère que le souverain français « négligea de s'emparer des îles Normandes » et qui continue en soulignant la « fidélité des insulaires ». Négligence française et fidélité insulaire constituent deux éléments peu compatibles dans un contexte de rapport de forces, et qui ne peuvent en aucun cas fournir une explication satisfaisante. Lucien Febvre lui-même, dans son introduction à la thèse de Pierre Dalido (*op. cit.*), avalise l'idée d'un libre arbitre des propriétaires insulaires en écrivant que

« Placés dans l'alternative, ou de suivre les destins de la Normandie orientale, de si bonne heure entrée dans l'orbite français, ou de rester fidèle à leur duc devenu le roi d'Angleterre, ils ont opté, il y a bien longtemps, pour la seconde solution .»

Il faut selon nous aller au-delà de ce type d'explication trop simple. Dans le hiatus politique que constitue le détachement des îles du reste du duché, on doit distinguer ce qui

ressort d'une part de la volonté des personnes amenées à décider de quel royaume ils souhaitaient continuer à dépendre, et d'autre part de la volonté politique des États et en tout premier lieu, du vainqueur, le roi de France.

L'option des seigneurs pour l'Angleterre

Les effets conjugués de la contrainte et de l'intérêt ont probablement joué dans la probable majorité d'options pour le rattachement à la Couronne anglaise de la part des seigneurs insulaires. A Jersey comme à Guernesey, les seigneurs normands qui y avaient des possessions ont eu à choisir entre rejoindre l'Angleterre - et ainsi perdre leurs terres normandes désormais françaises - ou bien faire le choix inverse. Les terres possédées dans les îles entrent dans ce jeu caractérisé par des transferts de propriétés, des compensations accordées aux propriétaires lésés de part et d'autre de la Manche et de confiscations pour les trahisons réciproques. Mais l'intérêt n'est pas le seul élément à prendre en compte. En effet la contrainte a très certainement joué un rôle dans les décisions favorables à la Couronne anglaise. Celles-ci ont certainement été influencées par le fait que le roi d'Angleterre avait pris dès le tout début du XIII^e siècle des otages prélevés dans les grandes familles liées aux îles afin de s'assurer de leur fidélité. Conduits en Angleterre, ils ne sont libérés qu'en 1214 (Guillot, *op. cit.*). Pierre des Préaux est un personnage central dans cette affaire. Il s'était vu attribuer en 1200 le titre de seigneur des îles par Jean sans Terre. Par ailleurs responsable de la place de Rouen lors de la reddition de la capitale du duché en juin 1204, il s'est fait promettre à cette occasion d'importantes cessions de terres par Philippe Auguste. Promesse apparemment non tenue puisqu'il se rallie en 1206 au souverain anglais, ce qui aurait entraîné *de facto* le ralliement des îles à la couronne anglaise. Rôle important donc d'un homme au cœur du différend franco-anglais, mais explication insuffisante pour justifier la partition du duché. Il faut selon nous chercher dans les insuffisances, matérielles et mentales, du pouvoir français pour expliquer « l'oubli », pour reprendre un mot en l'occurrence souvent employé, des îles.

Le déficit de motivation française

Le ralliement de Pierre des Préaux ne peut expliquer de façon satisfaisante le résultat final, pas plus que les choix qu'auraient fait une majorité de possédants insulaires. Le roi de France ne manifeste probablement pas la volonté politique de récupérer les îles. *In fine* et quels que soient les souhaits, individuels ou collectifs des possédants insulaires, on voit mal

ce qui aurait pu empêcher Philippe Auguste, en position de force face à un souverain anglais qui avait déjà à de nombreuses reprises fait preuve d'une grande pusillanimité, d'exiger le maintien des îles dans le duché. Il paraît difficile de concevoir le fait que, ayant récupéré la partie continentale du duché, il n'ait pas été en mesure d'annexer également les 196 km² que représente sa composante insulaire. Il convient de rappeler qu'au cours des deux siècles précédents la Normandie s'est hissée à un rang élevé dans la hiérarchie des puissances européennes. Dans le contexte des croisades, elle a diffusé, notamment dans le sud de l'Italie à travers les conquêtes d'un certain nombre de membres de sa petite noblesse, sa civilisation et son art de la guerre. Une grande détermination de la part du roi de France, fort de la récupération d'un tel territoire, aurait très probablement permis l'intégration des îles à son royaume. Mais nous voyons là la manifestation précoce d'un élément diachronique dont nous verrons plus loin d'autres indices, à savoir le relatif désintérêt du pouvoir central français pour les affaires concernant la mer, notamment dans ses aspects territoriaux et de contrôle. Selon François Neveux (1998), « Sur le moment, Philippe Auguste ne disposait pas de la flotte nécessaire à la conquête de cette composante modeste de l'empire Plantagenest ». Cette insuffisance est corroborée par des historiens anglais qui estiment que

« Invasion and conquest of the Islands necessarily involved a naval expedition, whether by Capetians or Plantagenests. Here, the Capetians lacked the logistical advantage they enjoyed on the French mainland. The fact that the distance by sea was much less between the Islands and France, compared with England, was no particular advantage either. The same size of fleet was required whether the sea journey was 10 kilometres or 110. all other things being equal, in conquering and defending the Channel Islands, the advantage lays with the Plantagenets, with their greater experience and expertise in sea-faring. »

(Everard et Holt, *op. cit.*)

Quoi qu'il en soit, il n'a pas semblé capital aux souverains français du XIII^e siècle de tout mettre en oeuvre pour récupérer des îles dont l'intérêt stratégique ne se démentira pas à partir de cette période. Le propos de Philippe Auguste déplorant que les Français « connaissaient mal les voies de l'Océan » (Dupont, *op. cit.*) apparaît bien comme l'aveu d'une propension persistante du pouvoir central, sinon à se désintéresser totalement de la stratégie maritime, du moins à la reléguer loin derrière les préoccupations d'ordre terrestre en matière de conflits. Ce décalage est d'autant plus criant qu'il s'applique le plus souvent à des affrontements avec l'Angleterre. Le fait que la France se soit souvent retrouvée sur ces

questions face à une puissance qui, elle, les considère comme vitales pour sa sécurité comme pour son développement, en souligne les lacunes. Enfin du point de vue des personnages historiques en cause, la comparaison entre d'une part Jean Sans Terre qui avait fait la preuve, particulièrement depuis sa montée sur le trône en 1199, de la médiocrité de sa vision politique et d'autre part Philippe Auguste, généralement considéré comme un souverain particulièrement efficient, n'est pas dans ce cas précis à l'avantage de ce dernier. D'ailleurs le souverain anglais avait déjà entamé en 1200 le processus de dotation d'un gouvernement propre aux îles ce qui fait dire à Canu (*op. cit.*) que « si l'Angleterre n'a eu qu'à se plaindre de ce roi mauvais (...) et haï, les îles du Cotentin, au contraire, lui doivent leur indépendance ». Nous estimons ici possible que les visions respectives de tout souverain anglais, organiquement lié à la maîtrise de la mer, et de tout souverain français d'abord préoccupé par ses frontières terrestres, aient en l'occurrence contrebalancé les qualités supposées de l'un ou de l'autre. Les faits saillants des quelques décennies qui suivent les événements de 1204 sont de nature à renforcer cette hypothèse.

L'achèvement du processus de rattachement à la Couronne anglaise

La guerre de 1203-1204 ne débouche pas sur un traité. Les décennies qui suivent sont marquées par une incertitude qui, dans le cas précis des îles Anglo-Normandes, sert l'Angleterre. La prise d'otages insulaires par Jean Sans Terre peut accréditer le fait que le souverain anglais, malgré les errements qui ont marqué son règne et la façon dont il laissé la Normandie tomber aux mains des Français, a perçu tout l'intérêt du maintien de son contrôle sur les îles. Pour lui le temps presse puisque les années qui suivent immédiatement 1204 sont marquées par une certaine confusion d'où émerge parfois la figure trouble d'Eustache*, ancien moine bénédictin reconverti en pirate. Celui-ci est tour à tour instrumentalisé par les deux souverains à propos des îles dont il reçoit un temps le contrôle. Il semble également que par deux fois le roi anglais ait dû reconquérir les îles reprises par des Français cependant lourdement handicapés par la faiblesse voire l'absence de toute flotte. Il est donc urgent pour la Couronne anglaise de mettre en place les conditions d'un contrôle définitif des îles.

En dépit de leur petite taille, celles-ci offrent en effet un ensemble d'avantages complémentaires qui dépassent de très loin le simple fait de posséder des fiefs insulaires, questions secondaires par rapport à l'enjeu stratégique. Guernesey et Aurigny occupent des situations centrales en Manche, particulièrement adaptées à la surveillance de la route maritime qui mène à Londres et aux ports anglais de la côte sud. Ainsi au début du XIII^e siècle, la sécurisation de la route de la Gascogne, région également aux mains des Anglais,

représente un enjeu important. Les îles ont à l'évidence un rôle à jouer dans ce dispositif (Balleine, *op. cit.*). Par ailleurs, Jersey se trouve à proximité de la côte française et représente pour le rival continental une capacité de nuisances qui sera largement utilisée par les autorités anglaises tout au long des siècles que dureront les conflits. Cette vision toute insulaire constitue probablement une importante motivation puisque Jean Sans Terre se montre déterminé dans sa volonté à arrimer les îles à la Couronne anglaise. Car parallèlement au recours aux otages, le roi accorde une série de privilèges aux insulaires. Les îles, en gardant des régimes fiscaux et judiciaires hérités du duché et différents donc de ceux mis en place en Angleterre, se voient affirmer une forme d'autonomie pour ce qui concerne leurs affaires internes. Le modèle de relations mis en place il y a huit siècles avec la tutelle anglaise est, dans ses grandes lignes, toujours opérant.

Les liens avec la Normandie ne sont cependant pas coupés dans la mesure où le facteur religieux interfère profondément dans les questions séculières. L'évêque de Coutances reçoit du pape l'autorisation de recouvrer les prérogatives de son ministère sur les îles comprenant notamment la nomination des prêtres. Les abbayes normandes y récupèrent également leurs droits. Mais, parallèlement, les îles sont constituées en avant-postes lourdement fortifiés et pourvus en garnisons. Au fur et à mesure que se construit la militarisation des îles et que s'achète la fidélité de ses habitants, le rattachement à la France devient de moins en moins envisageable. L'Angleterre met en place une organisation administrative dirigée par la *warden of the isles* (« gardien des îles »), vice-régent directement responsable auprès du souverain de la défense de l'ensemble de l'archipel et de la collecte des taxes en l'occurrence duciales et non royales. La frontière se matérialise également par la mise en place d'une politique douanière stricte, basée sur l'interdiction de commercer avec le continent (Le Patourel, *op. cit.*). Cette construction habile et multiforme a ceci de remarquable qu'elle borde non seulement les relations avec la Normandie mais également celles avec l'Angleterre puisque « Personne ne semble avoir suggéré (...) que les îles puissent être incorporées au royaume d'Angleterre » (Gardiner S., 1905). Le relatif éloignement par rapport à la Grande-Bretagne lié à l'insularité, l'impossibilité de les inclure dans le maillage des comtés anglais, le fait que leur culture reste profondément normande alors que l'Angleterre s'anglicise rapidement, sont autant d'éléments qui concourent au maintien d'une distance institutionnelle par rapport à la tutelle anglaise, associée à une garantie d'autonomie et de défense par rapport à la France.

En 1239, le roi d'Angleterre Henri III, entre deux tentatives militaires de reconquérir le duché, abandonne finalement le titre de duc de Normandie au roi de France, ceci

uniquement pour la partie continentale. Il conserve néanmoins ce titre pour les îles, attribution qui perdure au début du XXI^e siècle pour l'actuelle souveraine. En 1254, le même roi en dote son fils le futur Edward 1^{er}, à condition que celui-ci s'engage à ne jamais les détacher de la Couronne. Le Prince de Galles, nommé *Lord of the Isles*, a deux baillis sous ses ordres, l'un pour Jersey, l'autre pour Guernesey. A partir de cette époque, le bailli, déjà en place au début du siècle, tend à administrer effectivement les îles alors que la fonction de *warden* prend une tournure honorifique, au même titre que le lieutenant-gouverneur aujourd'hui. C'est dans cette dynamique que se conclut en 1259 le traité de Paris qui clôt pour un temps les opérations militaires entre les deux puissances. Le roi de France Louis IX mène à cette époque une politique de conciliation avec l'Angleterre qui le conduit à prendre une décision

« dont il y a peu d'exemples dans l'histoire. Il rendit spontanément au roi d'Angleterre une partie des provinces qui lui avaient été enlevées, au sud de la Charente notamment, à la condition que ce dernier renoncerait expressément à toute prétention sur la Normandie, l'Anjou, la Touraine, le Maine et le Poitou. »

(Albert-Petit A., 1911).

Dans le traité il n'est pas fait mention des îles, sinon implicitement puisque la formule retenue stipule que le roi d'Angleterre reconnaissait au roi de France la possession, outre des provinces mentionnées ci-dessus, « des îles tenues par le roi de France⁸ ». Or les îles Anglo-Normandes n'étaient en aucun cas « tenues » au moment du traité. Ce silence ne signifie pas que la question est réglée. Les périodes de conflits qui se succèdent pendant encore six siècles favorisent les épisodes militaires impliquant des îles si proches de l'ennemi. Mais le golfe Normand-Breton constitue désormais un espace frontalier avec tout ce que ceci implique de relations ambivalentes.

A l'époque romaine, la frontière se comprend comme un front, parfois matérialisé par un mur, entre un monde dit civilisé et de l'autre côté des peuples indistinctement considérés comme barbares. A partir du haut Moyen Age, les questions frontalières sont consubstantielles à la mise en place d'entités émergentes et concurrentes qui se disputent le contrôle de territoires le plus souvent mitoyens. C'est dans ce processus que s'inscrit par exemple le cas des îles Anglo-Normandes. Mais à partir de la fin du X^e siècle, s'amorce un élément majeur de l'histoire du monde. Il s'agit de l'expansion européenne tous azimuts,

⁸ La formule exacte est « les isles s'aucune en tiennent li rois de France ».

phénomène qui se déroule dans un contexte à la fois de progrès technologiques dans le domaine de la navigation et de concurrence commerciale entre puissances coloniales. Une partie du monde est alors soumise à ce modèle où se mêlent notamment les ambitions personnelles et la soumission au prince, l'aliénation et la manipulation des groupes indigènes, le courage physique et la vénalité. Tour à tour le Portugal et l'Espagne puis les Pays Bas, l'Angleterre et la France pour ne citer que les plus notables, se lancent dans la compétition globale. Ces États tendent à constituer des empires, espaces plus ou moins discontinus, archipels à l'échelon planétaire. Saint-Pierre-et-Miquelon et Trinidad s'inscrivent dans ce cadre général qui voit la plupart des situations conflictuelles se régler d'un strict point de vue territorial sur une période de deux décennies à cheval sur la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e.

2. Saint-Pierre-et-Miquelon, terre française résiduelle en Amérique du Nord

2.a. La proximité des bancs de Terre-Neuve

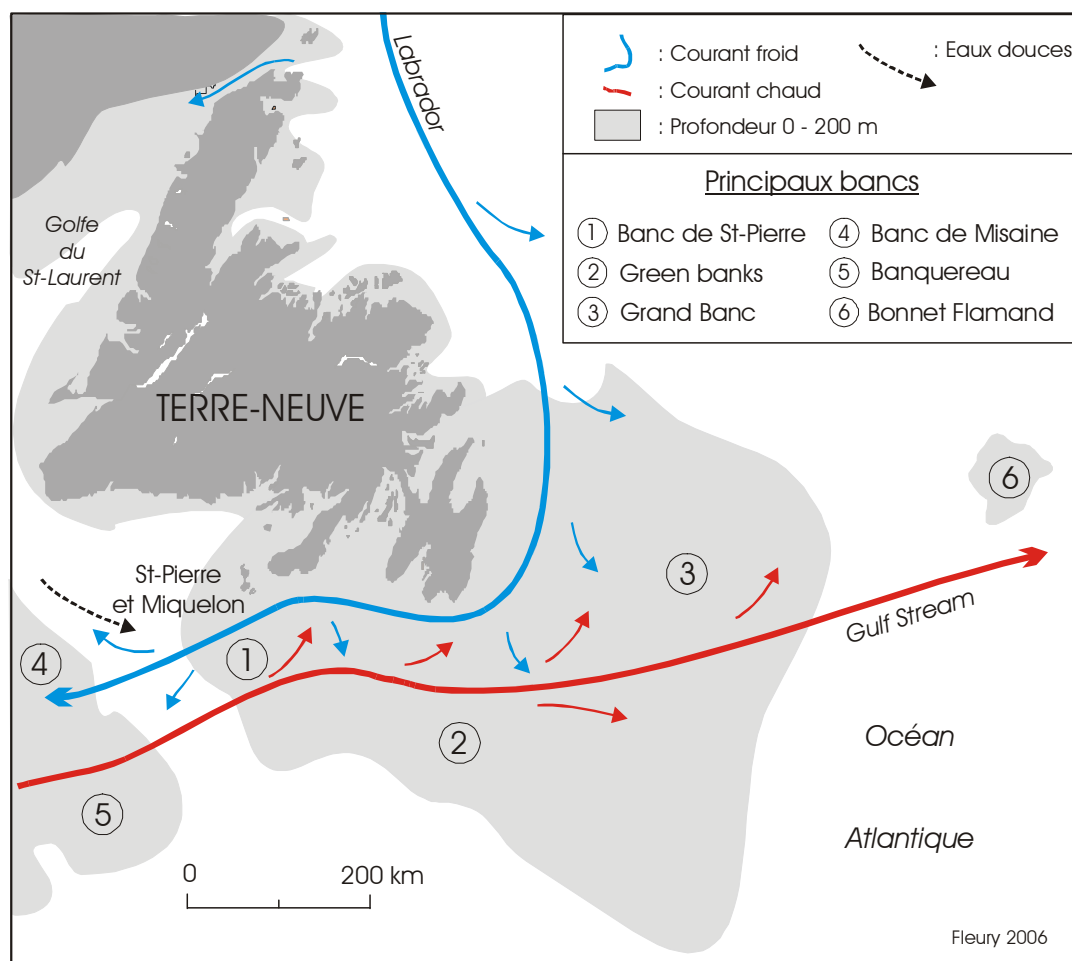
Les premiers Européens ayant fréquenté la région de Terre-Neuve sont les Vikings, dont on a retrouvé des traces de campements à l'Anse aux Meadows, à l'extrémité nord de l'île autour de l'an 1000. Mais la première reconnaissance dont nous connaissons le commanditaire et le capitaine est effectuée en 1497 par le Vénitien Cabot, navigant pour le compte de la Couronne anglaise. Cette découverte a pu faire écrire que Terre-Neuve était la plus vieille colonie anglaise (Janzen O., 1997). En ce qui concerne Saint-Pierre-et-Miquelon, la toute première mention date de 1520. Son auteur est le navigateur portugais Joao Alvaro Fagundes. Celui-ci accomplit pour son souverain Manuel 1^{er} une série de reconnaissances, avec comme objectif de fonder des colonies portugaises en Amérique du Nord. Cette ambition échoue pour des raisons demeurées obscures. Au cours de l'un de ses voyages, le navigateur enregistre officiellement Saint-Pierre en lui attribuant le nom d'île des Onze Mille Vierges, en référence à Sainte Ursule dont on fête l'anniversaire du martyr le jour de la découverte, le 21 octobre. Fagundes reçoit de son souverain quelque mois plus tard la propriété de ses découvertes avec mention explicite des *ilhas de arcepellego das onze mill virgens*. Mais cette donation reste sans effet. Elle précède de quinze ans une seconde prise de possession, cette fois-ci au nom du roi de France François 1^{er}, effectuée par Jacques Cartier au retour du

deuxième de ses trois voyages au Canada. Quelques lignes de son rapport nous intéressent plus particulièrement.

« Nous fûmes aux dictes yles Saint-Pierre où trouvâmes plusieurs navires tant de France que de Bretagne depuis le jour Saint Barnabé onzième de juing, jusques aux sizième jour du dict moys que appareillâmes des dictes yles Saint-Pierre. »

En écrivant cela, le navigateur malouin évoque un élément qui va déterminer de façon durable le développement de l'archipel et en justifier le peuplement malgré la dureté des conditions de vie. Il s'agit de la présence de bateaux venus de France pour exploiter les abondants stocks de morues. En effet, Saint-Pierre-et-Miquelon se trouve à proximité des bancs de Terre-Neuve, zone de hauts-fonds et de convergence des eaux douces du fleuve Saint-Laurent et de courants marins chaud, le *Gulf Stream*, et froid, le *Labrador*. Ces conditions en font un secteur particulièrement riche en morues attirées par l'abondance de micro-organismes constituant le début de la chaîne alimentaire. En Europe, l'époque est à une stricte observance des préceptes religieux dans le domaine alimentaire. Les différentes obligations en la matière imposent une interdiction de consommer de la viande pendant plus de 150 jours par an (Cazeils N., 1997). La pêche de la morue, espèce abondante et d'un excellent rendement, représente donc un enjeu économique qui justifie la longueur du déplacement et la dureté de campagnes de pêche d'une durée d'au moins six mois. Ainsi, si l'on prend l'exemple des côtes du Cotentin, le moindre havre, modeste échouage à l'embouchure de ruisseaux côtiers, abrite des navires pratiquant la pêche sur les bancs. Une fois parvenus de l'autre côté de l'Atlantique, les pêcheurs se livrent à deux types de pêche (La Morandière C. de, 1962). L'une, dite errante, se pratique en pleine mer, sur les bancs. Les bateaux se laissent dériver, les hommes pêchent à l'hameçon sur le bord, les morues sont traitées aussitôt, mises en cale dans le sel. L'autre est dite sédentaire. A l'issue de la traversée, le capitaine choisit un mouillage abrité. Le navire est ancré, désarmé et les hommes construisent à terre des cabanes et une jetée en bois pour les canots sur lesquels ils embarquent à trois ou quatre pour une journée de pêche à la ligne de fond. Le poisson est ensuite mis à saler et à sécher sur les grèves. L'activité halieutique s'inscrit progressivement dans des circuits commerciaux triangulaires dans lesquels Saint-Pierre-et-Miquelon constitue l'un des points d'appui les plus commodes grâce à son site portuaire abrité et à sa situation centrale par rapport aux secteurs de pêche à l'entrée du golfe du Saint-Laurent.

Carte 9 : La conjonction des facteurs favorables à la pêche à la morue vers Terre-Neuve



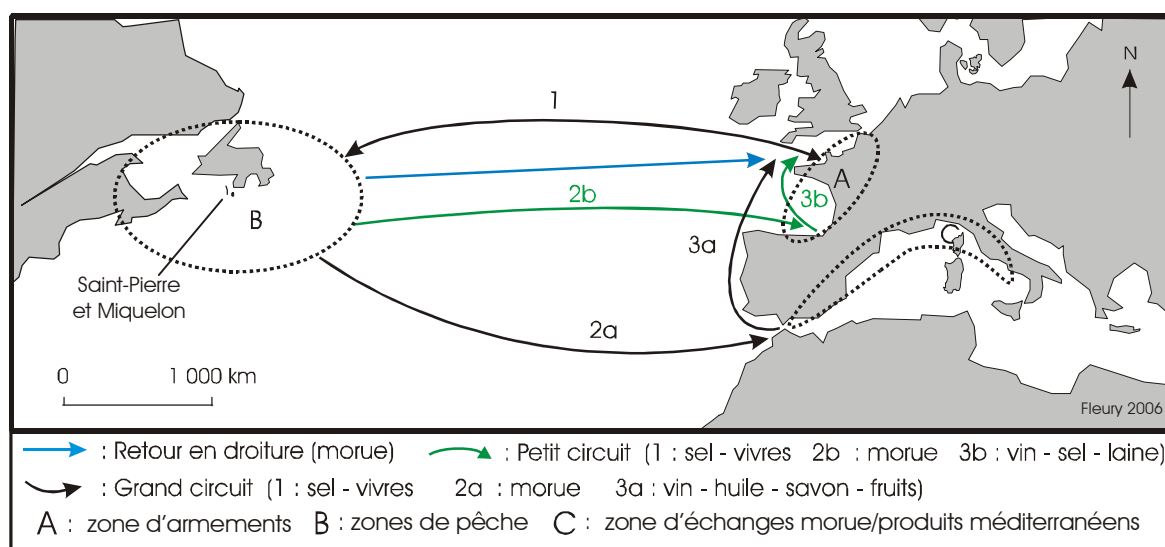
Source : Newfoundland and Labrador Heritage

2.b. Fréquentation progressive de Saint-Pierre-et-Miquelon par les pêcheurs français et rivalité franco-anglaise naissante

Les avis divergent sur l'origine des premiers pêcheurs européens à avoir fréquenté les bancs de Terre-Neuve et la rade de Saint-Pierre. Mais qu'ils soient basques, bretons ou normands, on s'accorde à dater le début de cette activité vers 1500. Il est cependant impossible d'en savoir davantage dans la mesure où la discrétion était de mise sur leurs lieux de pêche dans un marché très concurrentiel. A travers les quatre siècles que dure approximativement cette migration pendulaire annuelle de plusieurs dizaines de milliers d'hommes, les ports français les plus actifs parmi la cinquantaine recensée (La Morandière, *op. cit.*) sont Fécamp, Granville et Saint-Malo d'abord, puis les ports basques. Il s'agit d'une pêcherie soumise à de nombreux aléas dont le principal tient aux effets souvent dévastateurs

de la rivalité franco-anglaise. A la difficulté de s'affranchir de la menace anglaise au départ et au retour des campagnes de pêche s'ajoutent progressivement les conflits entre ressortissants des deux puissances qui se projettent de l'autre côté de l'Atlantique.

Carte 10 : Les circuits commerciaux liés à la pêche à Terre-Neuve au XVIII^e siècle



Source : La Morandière

Les hostilités se déclarent réellement au début de cette seconde guerre de Cent Ans qui oppose l'Angleterre et la France à partir de 1688 et qui ne s'achève qu'en 1815. C'est donc vers la fin du XVII^e siècle que commence vraiment l'histoire de Saint-Pierre-et-Miquelon. Auparavant la fréquentation de l'île se résume à la possibilité de pouvoir bénéficier d'un bon mouillage dans la rade. Lors d'une visite dans la région en 1670, l'intendant de la Nouvelle-France Jean Talon* y relève le faible niveau de population puisqu'il dénombre « treize pêcheurs, tous françois et quatre habitants sédentaires dont un anglois parlant françois » (Ribault, *op. cit.*). Il ajoute, marquant ainsi un intérêt tout neuf pour elles, qu'il a « pris possession de ces îles qui peuvent devenir plus considérables qu'elles ne le sont ». Il est vrai que les établissements français sont particulièrement modestes dans la région puisque Plaisance* en constitue en 1691 le poste principal avec ses 73 habitants. La même année, 22 personnes sont recensées à Saint-Pierre (Ribault, *op. cit.*). Cet embryon de peuplement est constitué de pêcheurs ayant choisi de passer l'hiver à Saint-Pierre, en rupture donc avec le modèle très dominant de la campagne annuelle de pêche au départ de France. Ces quelques dizaines de personnes évoluent dans un contexte de montée en puissance de la communauté

anglaise plus nombreuse, mieux organisée, mieux soutenue. La proportion est d'environ vingt Anglais pour un Français puisqu'en 1702 on ne compte pas moins de 35 établissements anglais à Terre-Neuve pour une population totale d'environ 2 200 personnes (Louis-Légasse L., 1935). Plus largement, les deux composantes du peuplement français en Amérique du Nord, Nouvelle-France et Acadie, enregistrent un important déficit de population par rapport à la communauté anglaise. Le manque d'empressement du pouvoir royal bien exprimé par une lettre de Colbert à Talon datée du 5 janvier 1666 où le ministre de Louis XIV explique à l'intendant qu'il « ne serait pas de la prudence de dépeupler son royaume pour peupler le Canada », conduit à « laisser le peuplement de l'Acadie aux soins de l'initiative privée [*et à*] condamner la colonie à vivre dans la marginalité » (Daigle P., 1993).

Tableau 4 : Populations comparées de la Nouvelle-France, de l'Acadie et de la Nouvelle-Angleterre

Année	Nouvelle-France	Acadie	Nouvelle-Angleterre
1608	28	10	-
1670	8 000	500	51 900
1710	16 000	1 700	115 100
1750	55 000	12 000	360 000

Sources : Trudel (Nouvelle-France), Roy (Acadie), McCusker et Menard (Nouvelle-Angleterre)

Dans un ordre de grandeur qui ne dépasse pas quelques dizaines de personnes, la population de Saint-Pierre fluctue largement d'une année sur l'autre au gré de l'état des relations avec les Anglais. Malgré les difficultés, des encadrements administratif et religieux se mettent en place vers 1690, au fur et à mesure du renforcement du site en tant que base de pêche. Ainsi en 1693, on y compte dix « habitations », terme qui recouvrent non seulement le logement mais également les locaux d'entreposage et de traitement des produits de la pêche (Guyotjeannin, *op. cit.*). Quatre années plus tôt une chapelle est desservie par un prêtre établi à demeure et en 1690 un détachement délégué par le gouverneur de Plaisance s'installe dans une petite fortification. Cependant ce dispositif apparaît bien dérisoire si on le compare aux

forces anglaises capables de mobiliser plusieurs centaines d'hommes, comme lors de l'attaque de Saint-Pierre en 1702.

Il n'est pas surprenant que, eu égard à une telle disproportion et malgré les tentatives d'implication dans ses querelles de ses alliés amérindiens Mi'kMaks, la petite communauté française ait eu à souffrir des conséquences d'un rapport de forces à ce point défavorable et ceci d'autant plus que les Anglais font de plus en plus la loi sur la mer. Malgré quelques épisodes favorables aux Français, notamment le raid dirigé en 1692 par d'Iberville* sur Saint-Jean, principal poste anglais, ceux-ci se livrent à partir de 1690 à de nombreuses attaques sur Plaisance et Saint-Pierre (Ribault, *op. cit.*). L'île est plusieurs fois occupée. En 1708, elle est même abandonnée par ses habitants qui se réfugient à Plaisance. Cette période, qui voit se confirmer la supériorité anglaise dans la région, débouche sur une série de décisions défavorables à la France incluses dans le Traité d'Utrecht en 1713.

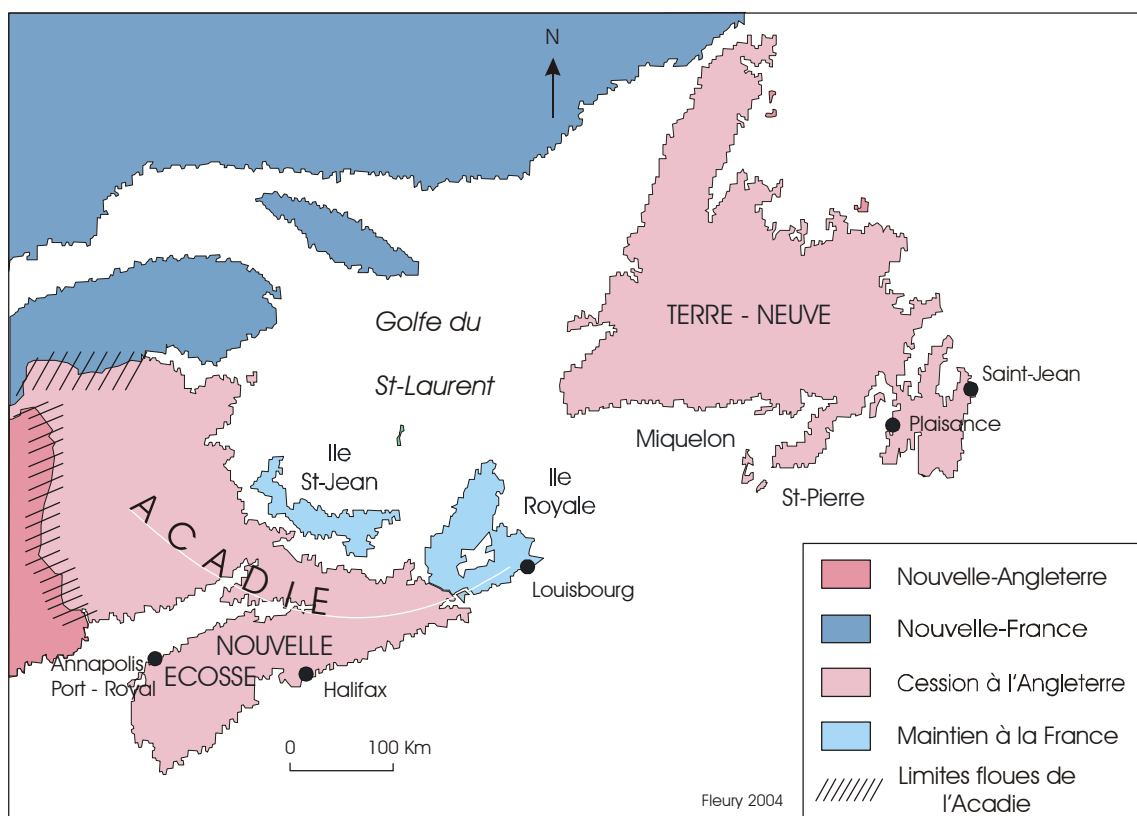
2.c. L'Acadie et la mise en place de la dualité de peuplement sur l'archipel

Le traité d'Utrecht marque la fin de 25 ans de guerres européennes ainsi que le début du déclin de la présence française en Amérique du Nord. Ses dispositions prévoient tout d'abord l'abandon par la France de ses établissements de Terre-Neuve et de ses îles adjacentes et donc en tout premier lieu Saint-Pierre-et-Miquelon, les seules habitées. La France perd également toute souveraineté sur la baie d'Hudson et sur l'Acadie et ne conserve que l'île Royale – aujourd'hui île du CapBreton – et l'île Saint-Jean, qui constitue aujourd'hui la plus petite province du Canada sous le nom d'île du Prince Édouard. L'histoire de l'Acadie mérite un développement particulier dans la mesure où l'archipel, placé en situation frontalière, joue pour une partie de ses habitants un rôle important et relativement méconnu à partir de 1763.

A partir de 1604 s'est développé, à l'écart des établissements situés sur le Saint-Laurent, un deuxième foyer de peuplement d'origine française en Amérique du Nord, celui des Acadiens, à l'est des Appalaches dans la partie du Canada actuel que l'on qualifie d'Atlantique. D'abord polarisée autour de Port-Royal*, l'Acadie apparaît comme un territoire discontinu, mal apprécié par le pouvoir royal, éloigné de la majeure partie de la population et des forces mobilisables de la Nouvelle-France. Ses activités économiques s'articulent autour de l'agriculture, de l'élevage, de la chasse, de la traite des fourrures et du commerce (Basque M. *et al.*, 1999). En fonction de la même dynamique que celle ayant conduit à la situation

vécue par les colons de Plaisance et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les Acadiens font l'objet d'attaques anglaises à partir de 1690. Mis dans le même état d'infériorité, ils doivent finalement capituler en 1710. La colonie est rebaptisée *Nova Scotia* par les nouveaux maîtres britanniques, Port-Royal s'appelle désormais Annapolis et les Anglais se dotent avec Halifax* d'une place-forte destinée à devenir la capitale de l'Acadie anglaise. Cependant, une petite partie seulement de la population francophone décide de se rendre dans les deux territoires restés sous domination française. En effet, la plupart, désormais sujets francophones de la Couronne anglaise, préfère soit rester sur les terres fertiles que leurs aptitudes à l'agriculture ont permis de valoriser, soit se déplacer vers des contrées alors moins exposées de l'actuel Nouveau-Brunswick.

Carte 11 : La situation au Canada Atlantique après le traité d'Utrecht⁹



Sources : Traité d'Utrecht, S. Arseneault

⁹ Les hachures figurées sur la carte, aux limites entre ce que l'on appelle maintenant d'une part Nouveau Brunswick et d'autre part Québec et Maine, rendent compte du caractère flou de la frontière de l'époque dans une région instable et très peu peuplée (S. Arseneault).

Les Français entreprennent de consolider les quelques territoires qui leur restent. Ils entament donc en 1720 sur l'île Royale l'édification d'une imposante forteresse qu'ils nomment Louisbourg^{*}. Il faut envisager cette stratégie selon plusieurs angles que l'on peut qualifier de gigognes. On peut la considérer à première vue comme la manifestation d'une volonté politique d'assurer la sécurité d'une population française exposée et peut-être de conserver - voire de développer - la colonie. Mais derrière se cache, selon l'interprétation la plus répandue, le désir de protéger les intérêts français en matière de pêche en offrant aux marins métropolitains un point d'appui indispensable. Mais *in fine* il semble que l'objectif suprême et sous-jacent de la pérennité d'une présence française en Amérique du Nord soit bien la possibilité, à travers l'industrie de la pêche à la morue, de former aux dures conditions de la vie en mer une grande quantité d'hommes, destinés ensuite à alimenter les effectifs de la marine royale. Le vivier représenté par les 450 000 hommes qui auraient servi l'armement français vers Terre-Neuve tout au long du XVIII^e siècle est d'un intérêt capital aux yeux des autorités (Brière J.-F., 1990).

Pendant les cinquante années d'occupation anglaise, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est toujours habité par un certain nombre de pêcheurs français auxquels s'ajoutent des Anglais. L'enquête menée par le marchand terre-neuvien William Gardiner, montre en 1716 que Saint-Pierre s'affirme en tant que plaque tournante en estimant que le port constituait

« a considerable Place of Trade, especially about Michmas [September 29] where all the Planters & Servants from the Bay de Espère, Capnigro, Grand Bank, Fortune, Courbin &c. bring in their Furrs and Summers Fish to sell for purchasing their Winters Provisions and necessarys. »

(Janzen O., 2001¹⁰)

Mais il s'agit désormais d'une intégration aux circuits commerciaux britanniques dans la mesure où les navires français ne sont plus autorisés à commercer avec Saint-Pierre. Louisbourg, où se sont rabattus les principaux éléments dynamiques de la filière pêche liée à Saint-Pierre et à Plaisance, prend de l'importance dans la région. Vers 1730, la colonie est à son apogée, forte d'une garnison de 900 hommes et de l'essor économique (Fonteneau J.-M., 1996). Mais la situation se détériore de nouveau vers le milieu du siècle, en relation avec la

¹⁰ La référence *A reader's guide to Newfoundland history to 1869* est disponible en ligne sur le site www.swgc.mun.ca. Il s'agit d'une compilation évolutive d'articles historiques proposés sur www.mun.ca, site de la *Memorial University of Newfoundland*.

reprise des conflits en Europe entre la France et l'Angleterre. La guerre de la Succession d'Autriche* à partir de 1740 puis la guerre de Sept Ans* qui s'ouvre en 1755 offrent le prétexte d'une reprise des hostilités entre une communauté anglaise inquiète de la prospérité de Louisbourg et des Français auxquels le succès de cette implantation suggère des idées de reconquête. La place forte tombe une première fois aux mains des Anglais en 1745. En juillet de cette année-là, un premier convoi de rapatriement s'embarque vers la France. Il inaugure une série de mouvements transatlantiques qui affectent surtout les populations acadiennes et dont le Grand Dérangement* de 1755 représente l'épisode emblématique, en même temps qu'un signe de la radicalisation de la politique anglaise envers la population francophone. Souvent circonscrite dans l'histoire superficielle à ce seul événement, le mouvement déclenché par le Grand Dérangement pousse un certain nombre d'Acadiens à mener une vie errante des deux côtés de l'Atlantique pendant plus de cinquante ans, avec l'espoir entêté d'un hypothétique retour en Acadie. Or le traité de Paris, qui met très provisoirement fin aux conflits franco-anglais en 1763, contient une disposition - la rétrocession de Saint-Pierre-et-Miquelon à la France - de nature à concilier pour un certain nombre d'entre eux la fatalité de l'exil et la proximité des terres auxquelles ils restent extrêmement attachés. Cependant ceux qui choisissent l'archipel, après avoir subi un premier retour vers l'Europe, se retrouvent pris dans une série de déplacements contraints, au bout de quelques années passées à reconstruire des conditions difficiles d'existence à Miquelon. Pour eux les déplacements liés à leur origine acadienne sont prolongés pendant plus d'un demi-siècle par les avatars de leur nouvelle colonie (Poirier M., 1984).

2.d. Le retour chaotique de Saint-Pierre et Miquelon sous souveraineté française

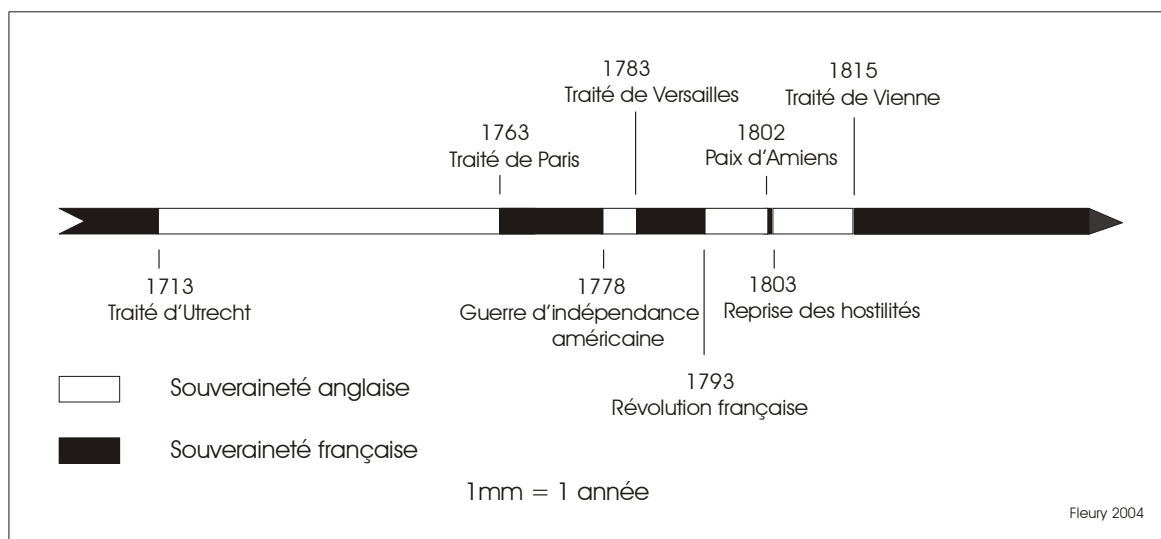
« Le Roy de la Grande Bretagne cede les Isles de S^t Pierre & de Miquelon, en toute Propriété, à Sa Majesté Très Chretienne, pour servir d'Abri aux Pêcheurs François; Et Sa dite Majesté Très Chretienne s'oblige à ne point fortifier les dites Isles, à n'y établir que des Batimens civils pour la Commodité de la Pêche, & à n'y entretenir qu'une Garde de cinquante Hommes pour la Police .»

(Article 6 du Traité de Paris - 1763)

Pour la double raison évoquée plus haut (cf. p. 139), le ministre Choiseul, contraint d'abandonner le Canada, se bat dans le cadre du traité de Paris pour que la France conserve une base de pêche en Amérique du Nord. Il obtient satisfaction malgré la farouche opposition du premier ministre anglais William Pitt. Celui-ci, qui a mené avec une grande habileté les conflits dans lesquels était impliquée l'Angleterre aussi bien en Europe qu'en Amérique du Nord, est en désaccord avec son nouveau roi George III. La politique du souverain, partisan en l'occurrence du compromis et soucieux de restreindre le champ d'action d'un premier ministre encombrant, pousse ce dernier à la démission avant même la conclusion d'un traité que celui-ci n'aura de cesse de critiquer malgré le fait qu'il marque de façon forte l'hégémonie anglaise à l'échelon planétaire. Des éléments aussi contingents que les rapports de force entre un souverain et son premier ministre, peuvent ainsi contribuer à des décisions apparemment singulières. On peut considérer que, eu égard à l'extrême état de faiblesse dans lequel se trouve la France, celle-ci, grâce à l'habileté de Choiseul, s'en tire plutôt bien, notamment pour la région qui nous intéresse, en y conservant une base de pêche. En effet la concession anglaise sur Saint-Pierre-et-Miquelon peut paraître surprenante, venant d'un État dans une telle position de forces. Mais il convient de ne pas perdre de vue que ce type de décisions prises dans le cadre d'un traité s'inscrit dans un ensemble complexe de dispositions s'appliquant à de nombreuses zones litigieuses à d'autres endroits dans le monde. Les concessions arrachées aux Anglais, qui confirment par ailleurs la mise à la disposition exclusive des pêcheurs français du littoral inhabité du nord et de l'ouest de Terre-Neuve dit *French Shore*, sont cependant restrictives quant aux modalités d'occupation de l'archipel. Ainsi, si la présence d'une garnison de 50 hommes au maximum est tolérée, il est interdit à la France de procéder à des fortifications. Saint-Pierre ne doit être qu'un port de refuge et la marine anglaise se réserve un droit de contrôle.

Si le traité de Paris permet la rétrocession de l'archipel à la France, cette date ne marque pas, de loin s'en faut, le début de la stabilité pour une population projetée dans une situation frontalière très inconfortable. La période qui s'ouvre est en effet particulièrement troublée. L'archipel, livré au bon vouloir d'une communauté anglaise désormais hégémonique, est sujet à une sensibilité maximale aux conflits qui se déroulent ailleurs, en Europe ou en Amérique du Nord. C'est particulièrement le cas à l'occasion de la guerre d'Indépendance Américaine, de la Révolution Française et du règne de Napoléon 1^{er}.

Figure 6 : Changements de souveraineté de Saint-Pierre-et-Miquelon entre 1713 et 1815



Après la chute définitive de Louisbourg en 1758, Saint-Pierre-et-Miquelon représente à partir de 1763 un point d’ancrage pour les plus obstinés des Acadiens, que la volonté royale de ne pas favoriser l’accueil de personnes étrangères à la filière halieutique ne parvient pas à décourager. L’objectif des autorités françaises est bien de ne faciliter en aucune manière les installations de population à Saint-Pierre-et-Miquelon, hormis celles directement concernées par les affaires de la pêche. En conséquence la venue des Acadiens à Miquelon est considérée comme inutile. Les autorités n’ont d’ailleurs cessé de décourager les postulants. Considérant l’archipel comme un lieu de regroupement transitoire pour les Acadiens chassés de la sphère anglaise, ils promettent aux volontaires des dotations en terre en Guyane que la plupart refuse, ancrés dans ces îles situées à quelques centaines de kilomètres seulement de leur terre natale ou d’adoption. La dualité, ou le clivage, de la population se met ainsi en place sur l’archipel. D’une part l’administration ainsi que les activités de pêche et de commerce rapatriées de Louisbourg sont établies à Saint-Pierre. D’autre part la population d’origine acadienne, de tradition paysanne, s’accroche à Miquelon, terre totalement stérile, et survit en apprenant à y pratiquer une petite pêche rudimentaire. Par ailleurs, les Mi’kmaks, restés fidèles à la France malgré ses déroutes militaire et diplomatique, vivent dans le dénuement. Ils sont abandonnés à leur sort par les autorités françaises qui craignent par-dessus tout de déplaire aux Anglais.

Tableau 5 : Mouvements massifs de population à Saint-Pierre-et-Miquelon (1763-1815)

Années	Mouvements de population
1763 - 1765	Arrivée de 852 personnes
1767	Émigration de 767 personnes
1768	Retour de 644 personnes
1778	Déportation des 1 400 habitants de l'archipel
1783-84	1 244 demandes de retour par les Acadiens
1793	Départ de 300 Acadiens de Miquelon vers les îles de la Madeleine
1794	Transfert de la population de l'archipel à Halifax puis en France
1815	Début du retour – Fin des déplacements contraints

Source : Poirier

2.e. Saint-Pierre-et-Miquelon, point fixe de vies marquées par l'errance

Les exemples de personnes ayant fait plusieurs allers et retours entre l'Europe et l'Amérique sont nombreux. Saint-Pierre-et-Miquelon occupe une place significative dans ces mouvements qui donnent souvent lieu à des épisodes tragiques. Les ruptures de souveraineté relevées plus haut sont autant de circonstances imposant de longs et périlleux voyages à toute une population d'hommes, de femmes, de vieillards et d'enfants. Jusqu'à la capitulation de Napoléon 1^{er}, la population vit une alternance de démarrages économiques et de déracinements puisqu'elle est déportée par les Anglais en 1778 et 1793, après avoir même été renvoyée en métropole en 1767 sur ordre de Choiseul qui autorise cependant son retour un an plus tard.

Les témoignages que l'on peut recueillir à travers les documents administratifs offrent un éclairage, forcément fragmentaire mais souvent émouvant, sur le déroulement de vies marquées par le voyage, le drame, l'errance. A cet égard les renseignements rassemblés au Centre d'études acadiennes de l'Université de Moncton auprès du généalogiste Stephen White, sont particulièrement intéressants. Constitutive d'une démarche s'appliquant à ne pas perdre de vue la multiplicité des parcours et des points de vue individuels, l'évocation suivante concerne de façon arbitraire des individus nés à Granville où dans ses environs. Elle permet d'entrevoir, au-delà de la sècheresse de notices réduites à des renseignements d'ordre

administratif, le malheur, la maladie mais aussi la vitalité et l'opiniâtreté. Dans 5 des 25 références, il est explicitement fait mention de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Quelques bribes de vies ballottées de part et d'autre de l'Atlantique

Ainsi, Jean-Baptiste Villedieu, né à Granville en 1674, s'est fixé à Petit Dégrat, île rattachée à l'île Royale, où il est recensé en qualité d'habitant pêcheur^{*}. Il se marie trois fois. Il a d'abord un enfant avec Anne Michel, puis dix avec l'Acadienne Anne Hébert, et enfin quatre avec Catherine Marie Grosset de Saint-Malo. Il se rend ensuite à Louisbourg où il se fait charpentier. En 1752 il est recensé à Rivière du Miré, toujours sur l'île Royale puis déporté en 1758, à l'âge de 84 ans donc, probablement vers Rochefort. La notice précise qu'il a vraisemblablement fini sa vie à Miquelon. On sait par ailleurs que l'un de ses petits-fils s'est marié sur cette île en 1787.

Jean et François Mancel sont deux frères natifs de Granville, ou de La Lucerne à quelques kilomètres. Ils ont été déportés de Saint-Pierre-et-Miquelon vers La Rochelle en 1778. Jean a alors 24 ans et François 21. Ils suivent un Robert Mancel (lien de parenté ?) originaire de La Lucerne, habitant l'île Saint-Jean ou l'île Royale.

Antoine-Julien Chesnais est né à Granville vers 1726. On le retrouve à Saint-Pierre où il épouse Barbe Lemaître, également née à Granville. Un enfant est baptisé en 1764. Impliqués dans le déplacement ordonné par Choiseul, ils rentrent en France en 1767. Leur enfant est enterré à Saint-Pol de Léon. Ils sont probablement retournés à Granville où on retrouve leur trace en 1778.

Barbe Chesnel, née à Granville vers 1731, épouse Jacques Carbonnel, capitaine de marine marchande à Saint-Pierre. On a des traces d'enfants à Saint-Pierre vers 1764-1765. Elle est repérée à Cherbourg en 1777.

Jean-Baptiste Lebuffe est né à Granville en 1674. Il est établi à l'île Saint-Jean en 1722 avec ses garçons Jean Baptiste, Charles-François, Louis-Aubin (né à Saint-Michel des Loups). La famille est présente sur l'île Saint-Jean jusqu'en 1758. Louis-Aubin est retourné en France. Il meurt à Saint-Malo. Certains de ses enfants vont à Saint-Pierre-et-Miquelon où une veuve est recensée en 1784.

L'amplitude des déplacements de l'Acadien Augustin Benoît et de sa famille est encore plus étonnante.

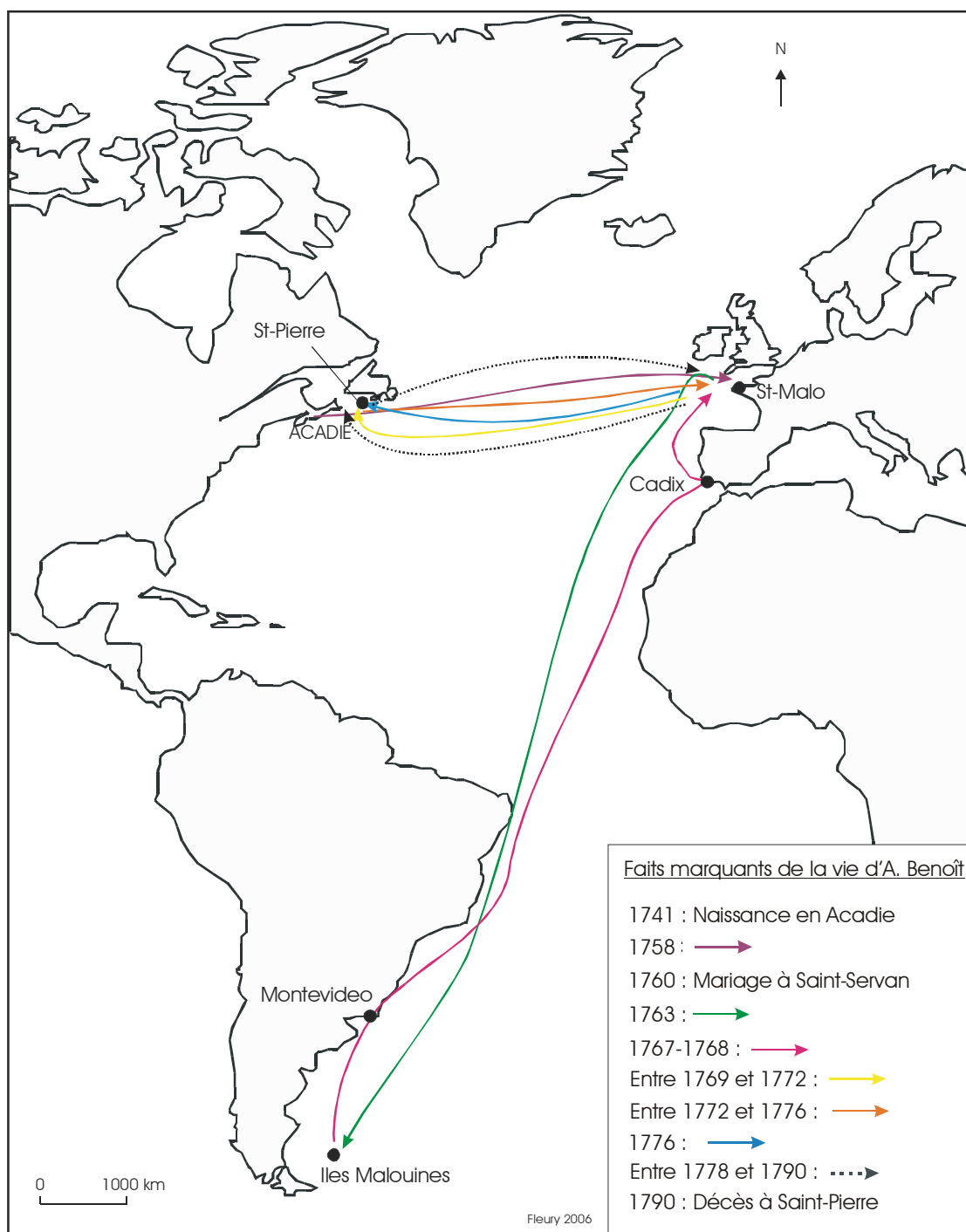
La lignée d'Augustin Benoît en Acadie remonte à l'arrière grand-père, né en France en 1643 et qui s'est marié à Port-Royal en 1672. Colon de la quatrième génération, Augustin Benoît est né en 1741 en Nouvelle-Écosse, sous souveraineté anglaise donc. On retrouve sa trace en Bretagne, à Saint-Servan précisément, en 1760 puisqu'il s'y marie avec Françoise Thériault, née elle aussi en Acadie (Robichaux, 1976 ; 1981). Ils ont donc au cours de leur adolescence subi le déracinement et le retour forcé vers la France.

Apparaît alors dans la vie de ces rapatriés, la figure flamboyante de Louis-Antoine de Bougainville, quelques années avant l'accomplissement de son tour du monde et de sa reconnaissance de ce qui deviendra la Polynésie française. Rescapé de la débâcle des Plaines d'Abraham à Québec, il monte en 1763 une expédition vers les îles Malouines¹¹, avec pour objectif d'y établir un comptoir en raison de leur emplacement remarquable à proximité du détroit de Magellan. Il convainc d'autant mieux Choiseul de l'intérêt d'une telle entreprise que celui-ci a entre autres soucis celui d'éloigner le plus grand nombre d'Acadiens de leurs terres d'origine. Bougainville envisage donc de se servir d'eux pour coloniser les îles Malouines. C'est ce qu'il exprime au moment même de son départ en consignant sur le livre de bord de la frégate *L'Aigle* qu'il « embarque six familles et vingt célibataires acadiens, filles et garçons à marier » (Fonteneau, *op. cit.*). Augustin Benoît et Françoise Thériault font partie du premier des trois convois de colons acadiens effectués par Bougainville. Leurs deuxième et troisième enfants naissent aux Malouines où ils semblent avoir trouvé des conditions d'existence satisfaisantes. Mais ils en sont évacués en 1767 sur une frégate espagnole, Louis XV s'étant rendu aux raisons du roi d'Espagne qui considérait l'archipel comme partie intégrante du vice-royaume de Lima. Le chemin du retour passe par Montevideo où ils sont contraints de patienter cinq mois avant d'embarquer pour Cadix (Gallant P., 1977). On retrouve de nouveau la famille Benoît à Saint-Malo en 1769 puis à Saint-Pierre-et-Miquelon en 1772. À chaque fois leur présence est attestée par l'enregistrement de naissances d'enfants. Les traversées de l'Atlantique ne s'arrêtent pas là puisqu'en 1776, ils embarquent encore une fois à Saint-Malo pour Saint-Pierre. On sait qu'ils sont à Saint-Pierre en 1778 et qu'Augustin Benoît y meurt en 1790. Entre ces deux dates il est plus que probable que lui et les siens aient encore effectué un aller et retour entre l'Amérique et l'Europe dans la mesure où la totalité de la population de Saint-Pierre-et-Miquelon est

¹¹ Successivement reconnues par les Hollandais, les Anglais et les Français, elles sont baptisées *Malouines* en l'honneur des marins de Saint-Malo. De son côté le navigateur anglais Strong les dédie à son ami *Falkland*. Quant aux Espagnols, ils hispanisent le nom français en *Malvinas*.

déportée par les Anglais en 1778. Il n'y a que quelques centaines de kilomètres entre le lieu de sa naissance et celui de sa mort à 49 ans. Mais au cours de sa vie, Augustin Benoît et sa famille ont parcouru des dizaines de milliers de kilomètres. Cet itinéraire de vie illustre de façon saisissante la continuité dans l'errance en qualité d'Acadien puis d'habitant de Saint-Pierre-et-Miquelon entraîné dans des traversées transatlantiques au gré des événements.

Carte 12 : Les traversées maritimes d'Augustin Benoît et de sa famille



Sources : Robichaux ; Fonteneau ; Gallant ; www.jasenbenwah.ca

Quelques jalons de la vie de leurs enfants permettent également de se rendre compte de la dispersion à laquelle sont soumises la plupart des familles acadiennes.

Tableau 6 : Faits marquants de la vie des enfants d’A. Benoît et F. Thériault

Prénoms	Date Lieu de naissance	Date Lieu de mariage Nom des conjoints	Date Lieu de décès
Nicolas-Sébastien	1760 région de Saint-Malo	1 – 1789 Louisiane Jeanne De La Foresterie 2 – 1800 Opelousas – Louisiane Hypolyte LeBleu	inconnu
François	1763 ou 1764 Malouines	1790 Sandy Point – Terre Neuve Anne L’Official	Après 1839 Terre Neuve
Adélaïde	1764 ou 1765 Malouines	1787 Saint-Pierre Jacques Treguy	inconnu
Louis-Marie	1769 Région de Saint-Malo	inconnu	inconnu
Ann	1771 Saint-Pierre	inconnu	1772 Saint-Pierre
Anne-Marie	1773 Saint-Pierre	1800 Normandie Joseph Vigneau	inconnu

Source : www.jasenbenwah.ca

On constate ainsi qu’Augustin Benoît et Françoise Thériault ont eu deux enfants dans chacun des trois endroits où ils ont résidé à partir de 1760. Il s’agit de la région de Saint-Malo, que l’on peut considérer comme un lieu de vie provisoire, des Malouines où ils ont essayé de refaire leur vie, et de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui constitue un point d’ancrage, pis-aller au plus près possible de leur terre natale. Outre la petite Ann décédée à l’âge de un an, les informations concernant Louis-Marie sont lacunaires. On sait seulement qu’il était vivant en 1778 puisque il a été recensé cette année-là à Saint-Pierre. En revanche, nous disposons de renseignements sur les mariages des quatre enfants les plus âgés. Ils montrent que pour la famille Benoît l’éparpillement se prolonge pour la deuxième génération des

déplacés. Les quatre aînés se marient en effet respectivement en Louisiane, à Terre-Neuve, à Saint-Pierre et en Normandie.

Ce grand tourbillon atlantique, qui entraîne les Acadiens puis les habitants de Saint-Pierre, Acadiens ou non, prend fin en 1815. L'archipel, déserté par sa population au cours des quinze premières années du XIXe siècle, est définitivement rétrocédé à la France cette année-là et le peuplement commence à se reconstituer dès l'année suivante. Cette décision suscite encore une fois l'hostilité et l'incompréhension des Terre-Neuviens. La motivation française à conserver une base de pêche, finalement validée par l'Angleterre, a conduit au maintien de la souveraineté de la France sur l'archipel. A partir de 1815, elle ne sera plus remise en cause, si l'on laisse de côté quelques velléités américaines restées sans suite dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale (Guyotjeannin, *op. cit.*).

3. Trinidad, une marge de l'Empire espagnol

3.a. Le premier contact européen avec Trinidad et l'Amérique du Sud

Le 30 mai 1498, Christophe Colomb, quitte l'Espagne pour son troisième voyage au Nouveau Monde « au nom de la Très Sainte Trinité¹² ». Après avoir évité une flottille française, il mouille aux îles Canaries puis aux îles du Cap Vert, avant de s'engager vers le sud-ouest puis franchement à l'ouest afin que l'île d'Hispaniola lui « restât au Septentrion ». Le 31 juillet, soit 27 jours après avoir quitté l'archipel du Cap Vert, une terre apparaît. Le navigateur génois, qui avait l'intention dès avant son départ de donner le nom de Trinidad à la première terre nouvelle rencontrée, interprète comme un signe favorable le fait de distinguer trois collines groupées non loin de la côte.

Manquant de fond pour relâcher derrière la pointe sud-est de l'île qu'il nomme *Galea*, il s'engage vers l'ouest entre la côte sud de Trinidad et un littoral qu'il pense être celui d'une autre île mais qui est en réalité la côte basse du delta de l'Orénoque. Le lendemain, il peut enfin mouiller derrière la pointe *del Arenal* (des Sablières) à l'abri des vents d'est et des courants violents du détroit qui sépare Trinidad du continent, passage auquel Colomb donne le nom de *Boca de la Serpiente*. Là il rencontre

¹² Sauf mention explicite, les citations entre guillemets de ce paragraphe sont extraites de la relation de ses voyages par Christophe Colomb lui-même.

« par le côté de l'Orient, un grand canoa de vingt-quatre hommes, tous jeunes et bien armés d'arcs, de flèches et de boucliers de bois. C'étaient tous (...) des jeunes gens de belle tournure, point noirs, mais les plus blancs de ceux que nous ayons vus aux Indes, gracieux d'allure et beaux de corps, les cheveux longs et plats, coupés à la mode de Castille .»

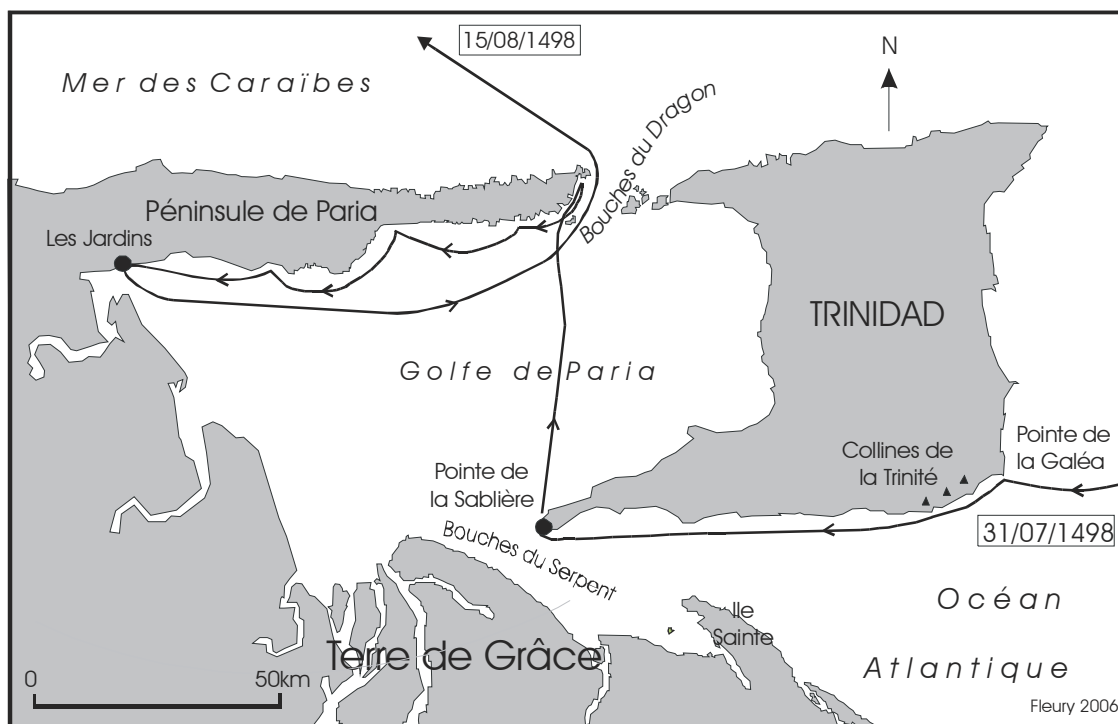
Après une série de dérobades et un échange de flèches, le contact, ici comme ailleurs « fatal » selon le mot de Bridget Brereton (*op. cit.*), entre les Espagnols et les habitants de l'île, s'établit de la façon la plus sommaire possible par la visite du pilote de Christophe Colomb sur l'embarcation des Amérindiens. Ce contact est bref et l'incompréhension mutuelle ajoutée au désir des Espagnols de ne pas s'attarder le rompent rapidement. Cette rencontre fortuite de deux civilisations permet par l'intermédiaire de Christophe Colomb de disposer du plus ancien témoignage direct concernant les habitants de Trinidad. Certains historiens de l'île, tout en reproduisant le modèle de la structure ethnique amérindienne basé sur la dualité Arawaks/Caraïbes, insistent sur l'excellence de leur organisation économique, qui ne donne certes pas « a great or sophisticated civilization » mais qui ont développé « a self-sufficient economy which efficiently exploited the abundant natural resources of the land, the forests and the sea » (Brereton, *op. cit.*). Chez Eric Williams, le mythe constitué d'éléments quelque peu lénifiants tels qu'une certaine harmonie entre le peuple et sa terre ou la façon de gouverner le village des caciques assimilés à des pères de famille, côtoie le rappel de la dualité ethnique. Il évoque cependant avec prudence une répartition entre les Caraïbes au nord de l'île et les Arawaks au sud. A cet égard il reprend également les hypothèses de chercheurs plus anciens tels que John Bullbrook¹³ qui remettait déjà en question la présence d'un strict clivage ethnique sur l'île. Le futur Premier ministre de la République de Trinidad et Tobago trouve également chez Sven Logren (1924) des arguments pour étayer l'hypothèse de Trinidad considérée comme une île carrefour, point de rencontres de différentes influences, enrichie donc par cette diversité :

« By the scanty information that we have about Trinidad at least one thing is brought out clearly, namely that Trinidad, through the arrival of Carib elements and cultures influences from different directions that never reached the Greater Antilles, had attained a development richer in many respects and visible above all their warlike culture, than that

¹³ Eric Williams évoque cet archéologue (1881-1967) dont les écrits sont compilés sous forme manuscrite à l'UWI dans le premier chapitre de son *History of the People of Trinidad and Tobago*. L'un des textes est d'ailleurs intitulé *The carib-Arawak controversy* (1957).

which must have characterized the forefathers of the Tainos, before their emigration to the Antilles.”

Carte 13 : Le premier contact européen avec Trinidad et le continent sud-américain



● : Contacts avec les Amérindiens

Sources : C. Colomb, V.S. Naipaul

Après ce bref contact, Christophe Colomb et ses hommes entrent dans les eaux calmes du golfe de Paria qu’ils explorent, espérant encore trouver une hypothétique mer libre vers l’ouest et la Chine. Ils notent « par hasard » le peu de salinité des eaux, ce qui ne les conduit cependant pas à en déduire qu’un tel changement dans la composition de l’eau du golfe de Paria ne peut qu’être la preuve de la proximité d’un très grand fleuve, en l’occurrence l’Orénoque, coulant donc forcément à l’intérieur d’une considérable étendue terrestre. Malgré le fait que la navigation des Espagnols vers l’ouest s’achève au fond du golfe, Colomb, obnubilé par l’accès libre à la Chine, reste convaincu d’être en présence d’une île qu’il nomme *Terra de Gracia*. Les contacts avec les Amérindiens de la région des Jardins semblent plus consistants et plus amicaux qu’à Trinidad. Le fait que « beaucoup portaient des morceaux d’or suspendus au cou » n’échappe pas à Colomb qui « fit tout pour savoir d’où ils tiraient leur or ». Mais les indications selon lesquelles le métal précieux venait de régions situées « vers le couchant » en des régions élevées mais où « on y mangeait des hommes » sont trop imprécises. Par ailleurs l’obligation de se rendre rapidement à Hispaniola afin que

les vivres transportées, obtenues avec beaucoup de difficultés en Espagne, parviennent non corrompues à leurs destinataires, incite les Espagnols à repartir. Ils sortent du golfe par le nord en franchissant un autre resserrement entre Trinidad et le continent, qu'il nomme *Boca del Dragon*, probablement en raison de la difficile navigation qu'imposent dans ce secteur les forts courants et la présence de nombreux rochers. Colomb met ensuite le cap au nord-ouest pour regagner les terres déjà familières d'Hispaniola.

Cette première incursion européenne n'a pas de conséquence immédiate pour les quelques 30 000 à 40 000 Amérindiens qui peuplent l'île. La région des Guyanes, à laquelle on peut rattacher Trinidad, se caractérise par une situation périphérique, et se résume à un morceau de l'immense forêt amazonienne bordé par un littoral amphibie marqué par un climat difficilement supportable, soit des conditions et une accessibilité peu propices aux établissements européens. Éloignée des centres de décision et des foyers de diffusion de la conquête que sont les Grandes Antilles, le Mexique et le Pérou, elle ne suscite pas spontanément un grand intérêt chez les Espagnols. Cependant, le récit de Colomb, à travers les allusions à l'or qu'il contient, permet d'inclure cette région mise en position périphérique par rapport aux conquêtes espagnoles par le traité de Tordesillas¹⁴, dans le dispositif de recherche effrénée du métal précieux.

3.b. Trinidad et la chimère de l'Eldorado

Tout au long du XVI^e siècle, la présence espagnole à Trinidad est quasiment inexistante. Jusqu'à 1530, l'île est négligée par les conquérants. Cette année-là un premier gouverneur, Antonio Sedenio, est nommé. Mais le portrait qui en est resté dans les archives espagnoles n'indique pas de réelle volonté d'administrer l'île. En effet elles font état d'un « fonctionnaire subalterne et trafiquant d'esclaves de Porto Rico » chargé de « coloniser Trinidad et d'évangéliser les indigènes qui, c'est de notoriété publique, mange de la chair humaine » (Naipaul V. S., 1969). La nomination d'un gouverneur ne change donc pas grand-chose. Sedenio est même relevé de ses fonctions au bout de quelques années sans que l'on s'inquiète de sa succession. Les Indiens résistent d'ailleurs en contrant violemment les tentatives espagnoles de s'installer durablement et de destiner à l'esclavage dans les Grandes Antilles une partie d'entre eux (Lara, *op. cit.*). Il n'y a pas de nouveau gouverneur avant Juan

¹⁴ Signé le 7 juin 1494 entre l'Espagne et le Portugal, le Traité de Tordesillas établit sous l'égide de la papauté une démarcation à l'ouest de laquelle les terres découvertes sont concédées à l'Espagne alors qu'à l'est, c'est le Portugal qui établit sa souveraineté. La limite est située à 370 lieues à l'ouest de l'archipel du Cap Vert soit sur le 50^e degré de longitude ouest.

Ponce de Leon¹⁵ en 1571. Mais c'est au cours de la dernière décennie du XVI^e siècle, soit presque un siècle après le premier contact que le mythe de l'*Eldorado* amène de façon éphémère Trinidad sur le devant de la scène.

On sait que, dès les premières années de la colonisation, l'or américain est au cœur des préoccupations espagnoles que ce soit à Madrid où les finances de l'Empire souffrent des multiples implications de Charles Quint dans les affaires européennes, ou en Amérique même où les ambitions personnelles s'entrechoquent. Il y a de l'or en Amérique, les bijoux portés par les indigènes en sont souvent le premier témoignage. Il faut donc non seulement les en déposséder mais également trouver la source de tant de richesses. Les oreilles se font alors complaisantes à l'écoute de récits assortis de vagues indications sur leur localisation. Les faits anodins grossissent au fur à mesure de leur diffusion, les légendes s'amplifient. Dans ce contexte, celle d'*El Hombre Dorado* un roi amérindien censé s'oindre régulièrement de poussière d'or occupe une place de choix dans l'esprit des conquérants. La double dérive, à la fois dans l'espace, d'ouest en est du continent sud américain, et dans le mythe, puisque l'homme d'or se transforme en cité d'or, est parfaitement résumée dans cette présentation du volume VIII des *Grands Voyages* de Théodore de Bry :

« The legend first appeared in the 1530s or 40s as a story of an Indian chief who was rich enough to cover himself with gold dust (...). This chief was the golden man, "El Hombre Dorado." The Legend has its source in the Colombian highland, near present day Bogota, but when the Spanish conquistadors reached this region they found no such rich chief or kingdom. The legend didn't die however, but instead transformed itself and moved slowly across the continent. After an amazing series of horrific and unsuccessful searches for El Dorado, the myth finally solidified as a story about a rich city of el Dorado, called Manoa by the natives, located on a huge lake in the highlands of Guiana ¹⁶».

Naipaul, dans *La Perte de l'Eldorado*, affirme que « la tribu de l'homme doré avait été conquise une génération avant l'arrivée de Colomb dans le nouveau Monde » et que « c'était un souvenir indien que poursuivaient les Espagnols ». D'autres auteurs se montrent plus précis tel Jean-Pierre Berthe (2000¹⁷) qui, s'il écrit que

¹⁵ Petit-fils du conquistador portant les mêmes nom et prénom (voir glossaire).

¹⁶ Théodore de Bry est un éditeur et graveur liégeois qui a rassemblé sur la période 1590-1634 des récits de voyage aux Amériques. Ceux-ci font l'objet de nombreuses rééditions et de projets éditoriaux variés.

¹⁷ *Encyclopédie Universalis* sur CD rom Version 10.

« Selon un récit de Gonzalo Fernández de Oviedo, les conquérants espagnols de Quito avaient entendu raconter, en 1534, qu'une tribu des hautes terres de Cundinamarca (dans l'actuelle Colombie) célébrait chaque année une cérémonie au cours de laquelle un cacique au corps recouvert de poudre d'or se baignait dans les eaux d'un lac sacré et y jetait, en offrande aux dieux, des objets d'or et d'argent. »

estime ensuite que

« En fait, l'histoire du cacique couvert d'or (...) ressemble bien à une explication *a posteriori*. L'imagination des conquérants, bien avant 1534, situait dans les profondeurs inconnues du continent les richissimes royaumes de Meta, de Manoa, des Omeguas, de Cuarica, qui étaient peut-être les images déformées de l'empire inca ou des civilisations chibcha. »

A la suite de Gonzalo Pizarro, de Lope de Aguirre et de bien d'autres, plusieurs personnages marquent l'épisode guyanais, point final de cette quête chimérique qui dérive vers l'est. Ceci conduit à un intérêt conjoncturel pour l'île de Trinidad en raison de sa situation à l'embouchure de l'Orénoque, voie de circulation majeure au nord du continent. Le premier s'appelle Antonio de Berrio*. Vétéran des guerres européennes, arrivé à l'âge de 60 ans en Amérique, il épouse la nièce et héritière du conquistador Quesada, fondateur du royaume de Nouvelle-Grenade. Celui-ci s'était engagé dans la constitution d'un ensemble plus vaste, un troisième marquisat après ceux du Mexique et du Pérou, comprenant les régions septentrionales de l'Amérique du Sud, de l'actuelle Colombie aux Guyanes. Selon le désir du roi d'Espagne, cet objectif est assujéti à la découverte de l'*Eldorado*. Quesada, qui s'était déjà approprié le fabuleux trésor, bien réel celui-là, des Chibchas de la Nouvelle-Grenade, se lança dans une expédition désastreuse qui ne vit revenir que 25 hommes sur les 2 000 qui la formaient au départ. Berrio, en héritant de l'immense fortune de Quesada, s'engage à poursuivre la recherche. Les trois voyages qu'il entreprend à partir de 1584 vers la Guyane et le bassin de l'Orénoque sont autant de désastres. Le troisième, au cours duquel

« il s'agissait de suivre l'Orénoque jusqu'aux montagnes de l'Eldorado, et depuis le fleuve chercher un passage dans le massif qui croyait-on, protégeait la ville fabuleuse »

(Naipaul, *op. cit.*)

entretient cependant l'espoir. Après un an de voyage, les pluies obligent les Espagnols à établir un camp sur le bord du fleuve. Malgré les rumeurs sur les pratiques anthropophagiques des populations bordant ses rives, le contact est établi avec une tribu de chasseurs disposés à conduire l'expédition à proximité de l'*Eldorado*, censé être situé sur le cours du fleuve Caroni, affluent de la rive droite de l'Orénoque. Le chef de la tribu, Moriquito, affirme à Berrio, c'est tout au moins ce que celui-ci croit – ou veut croire –, que la cité mythique est seulement située à quatre jours de marche. Mais inquiet pour sa sécurité, il décide de reconstituer ses forces dans un lieu tenu par les Espagnols avant de revenir.

« J'ai descendu l'Orénoque jusqu'à la mer. Cette rivière débouche par tant de bras et d'étroits canaux qu'elle inonde la côte sur une étendue de deux cents lieues et sur plus de quarante lieues à l'intérieur des terres. Le bras par lequel j'ai débouqué fait face à l'île de Trinidad, qui se trouve à quatre lieues du continent. J'étais décidé à m'établir dans l'île et à y regrouper mes hommes afin de retourner en Guyane¹⁸. »

La quête s'est donc déplacée vers l'est et la piste de l'*Eldorado* semble se préciser. Trinidad, au débouché de l'Orénoque, se retrouve en position stratégique dans cette affaire. La maladie et les manœuvres du gouverneur de Margarita où il s'est finalement rendu après avoir trouvé Trinidad « très densément peuplée de naturels d'une race bien domestiquée, et la terre des plus fertiles », et relevé les sites propices à l'édification d'une ville, empêchent Berrio de réaliser immédiatement son projet.

Le lieutenant de Berrio, Domingo de Vera, est alors chargé de fonder une ville sur l'île de Trinidad. A cet effet il conduit en mai 1592 un détachement qui débarque à Cumucurape, à l'emplacement de Port of Spain. Il prend officiellement possession de l'île, considérée comme « frontière et point d'entrée sur le fleuve Orénoque des très riches provinces de Guyane, Dorado et Manoa ». Après avoir fait ériger une croix, puis assujetti les habitants de l'île au roi d'Espagne et s'être livré à une cérémonie d'appropriation symbolique devant notaire, Vera dirige ses hommes vers l'intérieur des terres en remontant le principal fleuve de l'île, appelé lui aussi Caroni. A quelques lieues du littoral, il fonde la cité de San José d'Oruna, aujourd'hui Saint-Joseph. Quatre-vingt quatorze ans après le passage de Colomb, les Espagnols entreprennent enfin de doter Trinidad des attributs de leur organisation coloniale. Les modalités de fondation communes à tout nouvel établissement espagnol en Amérique sont

¹⁸ Sauf mention explicite, les citations concernant la quête de l'*Eldorado* sont extraites de documents conservés au *British Museum*, au *Public Record Office* de Londres et à la *London Library*. La traduction est de V. S. Naipaul qui précise en outre que « les dialogues se présentent comme tels dans les sources ».

appliquées. Les périmètres de l'église, de la résidence du gouverneur et du *Cabildo*, siège des instances administratives et politiques de la ville sont tracés. Bien que San José d'Oruna s'apparente plus à « une clairière dans la forêt » (Brereton, *op. cit.*) qu'à une ville, Berrio y vient dès l'année suivante y remplir son rôle de gouverneur, même si celui-ci est illégal dans la mesure où Trinidad dépend officiellement du gouverneur de Cumana, sur la côte nord du Venezuela.

Vera est ensuite envoyé en expédition vers l'*Eldorado* et en revient au bout de quatre semaines avec ce qui semble des preuves concrètes de son existence, à savoir « dix-sept aigles et chacals en or, finement ciselés ». Ce butin est démesurément grossi au fur et à mesure que la nouvelle est colportée. Vera ne se gêne pas pour donner de nombreux détails sur la ville qu'il aurait approchée à un jour de marche, sans pouvoir l'atteindre. En effet, il craint lui aussi un rapport de forces qui pouvait s'avérer défavorable aux Espagnols en cas de difficultés avec les Indiens. Le mythe de l'*Eldorado* a repris une consistance factice qui attire non seulement les Espagnols mais également les Anglais et particulièrement Walter Raleigh* ancien favori de la reine Elizabeth 1^{ère}, dont l'esprit aventureux et le désir d'un retour en cour à Londres peuvent expliquer l'entrée dans la compétition. Mais, après une ultime et piteuse expédition de Vera en 1596, qui mène à la ruine un nombre important de commanditaires influents, le mythe perd de sa consistance. C'est bien une impasse dont n'arrivent pas à se sortir les principaux protagonistes, prisonniers de leurs chimères et de leurs mensonges. Berrio poursuit de dérisoires intrigues jusqu'à sa mort, Vera connaît la honte de l'échec. Quant à Raleigh, il perpétue le fantasme pendant une vingtaine d'années. En 1595 il brûle San José de Oruna. En 1618, il est finalement décapité à la Tour de Londres en raison de la tromperie dont il s'est rendu coupable à l'égard du roi d'Angleterre, précisément à propos de l'*Eldorado* et des affronts ainsi faits à l'Espagne, de laquelle l'Angleterre s'est un temps rapprochée.

L'île est marginalisée en même temps que le mythe se délite. Elle s'est trouvée sur le devant de la scène pendant quelques années. Au cours de cette brève période, elle a représenté un enjeu interne à l'Empire à travers les dissensions entre Berrio et les gouverneurs de Margarita et de Cumana. Elle a été le théâtre de nombreux épisodes sanglants entre les différentes factions espagnoles ou entre les Espagnols et les Anglais. Les Amérindiens ont été, selon un modèle que l'on a déjà relevé à propos des conflits franco-anglais au Canada, manipulés par les uns et les autres. Trinidad, après avoir été le verrou éphémère d'une chimère, retombe dans l'oubli.

3.c. Une île délaissée par l'Espagne

L'épisode de l'*Eldorado* a en quelque sorte révélé l'existence de Trinidad aux Espagnols. Le modèle colonial s'y applique désormais par le fait inaugural de la création d'une ville concentrant les marques du pouvoir royal. Eric Williams (*op. cit.*) le définit comme étant régi par cinq grands principes.

Le premier réside dans le fait que l'Espagne, visant à l'hégémonie européenne, a besoin de grandes quantités de métaux précieux, or et argent en particulier. La colonie existe donc pour le bénéfice exclusif de la monarchie espagnole. Le deuxième pilier du colonialisme espagnol repose sur l'exploitation de la force de travail des Amérindiens, notamment dans les mines et dans les domaines agricoles, selon le régime de l'*encomiendas*^{*}, assimilable au système de servage. A Trinidad, les Espagnols les raflent dès le premier tiers du XVI^e siècle. Leur principale affectation consiste à alimenter en qualité de plongeurs la lucrative et exigeante en main d'œuvre industrie de l'huître perlière sur les îles de Margarita et de Cubagua. Le travail forcé, probablement plus encore que les exactions, a constitué un facteur déterminant dans la baisse inexorable de la population amérindienne sur l'île qui passe de 30 - 40 000 en 1498 à 15 000 à 20 000 en 1592, avant de chuter à 1 277 en 1765 (Brereton, *op. cit.*). L'exclusif représente un autre élément majeur de la politique coloniale espagnole. La colonie ne doit commercer, pour ses importations comme pour ses exportations, qu'avec la métropole. Le fait que les Espagnols ne soient pas en mesure de faire respecter cette obligation, notamment dans des secteurs périphériques, conduit au développement d'une contrebande active. Enfin, quatrième et cinquième éléments, l'autorité se partage entre le gouverneur dont les prérogatives sur la colonie sont très étendues, et l'Église dont on connaît la mission évangélisatrice assortie de la puissance économique.

Mais ce modèle est dans le cas de Trinidad peu et mal appliqué. L'emprise coloniale a été formalisée en 1592 à San José d'Oruna. Mais l'isolement condamne tout au long des deux siècles suivants l'île au sous-développement. Elle ne présente pas d'intérêt économique dans la mesure où elle manque de métaux précieux et d'une agriculture exportatrice, principaux éléments qui pourraient attirer les investisseurs. Toujours selon Williams, deux facteurs obèrent le développement de Trinidad. D'une part, il s'agit de la faiblesse chronique de l'organisation commerciale espagnole et notamment de son armement maritime. Cette lacune compromet toute possibilité de développement, surtout pour les marges de l'Empire. D'autre part le manque de main d'œuvre distingue Trinidad des autres Petites Antilles, qu'elles appartiennent à l'Angleterre, à la France ou à la Hollande. Ces puissances ont organisé une

production agricole tournée vers l'exportation de produits spécifiques comme le sucre, le cacao, le café et le tabac dans des propriétés où est exploitée une main d'œuvre composée d'esclaves d'origine africaine. Rien de tout cela à Trinidad où domine la petite unité exploitée par des Espagnols et les *Mestizos*, métis d'Amérindiens et d'Espagnols, orientée d'une part vers une production faiblement exportatrice de tabac puis de cacao et d'autre part vers une agriculture de subsistance telle que le sucre, le coton et le café. Les historiens relèvent avec constance l'incurie coloniale espagnole et le fait que celle-ci est d'autant plus patente lorsqu'elle s'applique à des régions périphériques. Il ne s'agit bien entendu pas pour les auteurs caribéens de dénoncer l'absence d'esclaves africains à Trinidad mais bien de considérer objectivement le décalage entre les aspirations espagnoles et l'inadéquation de moyens dont ils ne parviennent pas à se doter pour mener à bien les objectifs avoués de la colonisation du Nouveau Monde. Dans ce contexte, la situation périphérique de Trinidad conduit à un tableau démographique extrêmement négatif puisqu'il associe une chute drastique de la population indienne et une quasi désertion de la population espagnole. Après la désastreuse campagne du cacao en 1725,

« Spain could not provide the manpower for colonial development in her vast american empire. The number of Spaniards setting in Trinidad, an unpromising frontier colony, was never anything like adequate for significant economic development. »

(Williams, *op. cit.*)

Trinidad peut être considérée comme une île marginale et périphérique mal administrée, vouée aux trafics illégaux et soumise aux exactions d'éléments étrangers profitant de la faiblesse du pouvoir central. Plus de 1 500 kilomètres la sépare de Santa Fé, aujourd'hui Bogota, capitale de l'entité administrative à laquelle elle se rattache et qui comprend les États actuels du Venezuela, de l'Équateur, de la Colombie et du Panama. Le gouverneur de cette ville ne se prive d'ailleurs pas dans une lettre adressée au roi d'Espagne de stigmatiser la situation sur l'île lointaine où

« on ne peut rien attendre de ce lieu où affluent des criminels, des prêtres corrompus, des frères apostats et, en général, un séminaire de racailles, à part quelque scandale séditieux lorsqu'ils seront fatigués ou qu'ils désespéreront de trouver ce qu'ils recherchent. »

Il convient de préciser que la puissance coloniale ne se mobilise pas pour développer l'île. Entre 1633 et 1653, aucun navire de commerce espagnol n'y aborde (Naipaul, *op. cit.*). L'essor économique qu'elle aurait pu connaître grâce notamment à la culture du tabac est étouffé dans l'œuf par une application stricte de l'exclusif. Tout en déniaut aux navires étrangers le droit de venir s'approvisionner à Trinidad, l'Espagne ne fournit pas pour autant de moyens de transport alternatifs. Mieux, des voix s'élèvent pour exprimer une façon radicale de régler le problème de la contrebande. Puisque le commerce avec les étrangers est illégal et que l'Espagne n'a pas les moyens d'appliquer cette interdiction, alors la solution, telle que la propose un gouverneur de Margarita, pourrait être de supprimer purement et simplement la culture du tabac (Williams, *op. cit.*).

Pourtant consciente de l'intérêt stratégique du bassin de l'Orénoque et de son débouché sur l'Atlantique, elle n'a pas les moyens de pacifier une région où se querellent les Hollandais, les Anglais et les Français et où, de surcroît, les boucaniers et les Indiens entretiennent l'insécurité. Les Petites Antilles se développent alors que Trinidad reste sous peuplée. On a même parfois du mal à trouver un gouverneur désireux de régner sur une capitale réduite à un village de huttes. L'un d'entre eux, Diego de Escobar, gouverneur de Trinidad entre 1637 et 1641, exprime de façon saisissante le dénuement de la colonie dans une lettre adressée au gouverneur de Santa Fé :

« Je suis malade, alité. Je suis entouré d'ennemis et d'Indiens hostiles. J'ai demandé quatre fois des secours, mais aucun gouverneur de la région n'entend m'aider. Je ne crois pas que personne au monde ait jamais dû faire face à une telle malchance ou à de telles souffrances. Dites à Santa Fé que l'église est plus un porche qu'un sanctuaire. Dites-leur que nous n'avons rien pour célébrer la messe et que les frères sont par conséquent inconsolables. Dites-leur que nos haillons dissimulent à peine notre corps ; que les morts sont enterrés sans linceul ; que la nuit nous n'avons pas une lampe à nous tous ; que nous n'osons pas nous aventurer hors de la ville. Dites-leur que cela ressemble désormais à une farce, que les Hollandais disent aux Indiens que nous sommes morts, que personne ne nous viendra jamais en aide. Les gens veulent partir. Mon traitement ne m'a pas été versé. L'ennemi m'a dépouillé quatre fois depuis que je suis ici. Je vais nu-pieds et quasiment nu. Toute cette histoire est incroyable. »

Jusqu'au dernier quart du XVIII^e siècle, le registre dans lequel évolue la population espagnole est celui de la survie à tel point que l'on peut mesurer le désintérêt que suscite Trinidad au fait que pas une autre puissance coloniale ne se mobilise pour s'en emparer alors

qu'une opération de faible envergure aurait probablement suffi. A cet égard on peut comparer la différence d'enjeux qu'elle représente avec Tobago qui change de nombreuses fois de mains tout au long des XVIIe et XVIIIe siècles. Sur le continent, la Guyane est de plus en plus sous l'influence des trois puissances coloniales concurrentes et l'Espagne ne conserve que par défaut cette île oubliée qui passe administrativement en 1731 sous la dépendance de la province du Venezuela et de sa capitale Caracas.

3.d. Regain d'intérêt et prise de contrôle par l'Angleterre

Jusqu'en 1783, Trinidad peut donc être considérée comme le « joyau de l'incompétence et de l'indifférence métropolitaines » (Williams, *op. cit.*). Les années qui suivent représentent pour l'île abandonnée une période charnière. Les deux groupes de la population qui cohabitent depuis deux siècles sont à un niveau extrêmement bas. En 1772, la capitale et seule ville de l'île, compte 326 Espagnols et 417 Amérindiens selon un rapport de Don Pedro Mexia de la Zerda au vice-roi du royaume de la Nouvelle-Grenade. La baisse de la population d'origine amérindienne, entamée dès les premières visites post-colombiennes de vaisseaux espagnols venant pratiquer la traite des esclaves, aboutit à sa quasi extinction vers le milieu du XIXe siècle (Giacottino, *op. cit.*).

Malgré l'étiollement de sa modeste colonie, l'Espagne ne peut se résoudre à la perdre, en raison de sa proximité avec le continent. L'expansion britannique en Amérique est un fait entériné au traité d'Utrecht, 70 ans plus tôt déjà. Il convient d'en juguler l'agressivité dans les régions où son appétit pourrait continuer à s'exercer. Selon cette vision, Trinidad redevient une clé dans la défense des régions continentales proches (Brereton, *op. cit.*). L'instigateur de cette vision politique plus affirmée est Charles III, roi d'Espagne entre 1759 et 1788. Ce Bourbon, influencé par les idées et les structures administratives venant de France, est conscient du déficit de son pays dans l'exploitation coloniale. Il libéralise le commerce de Trinidad avec pour objectif de la développer et de la peupler. Mais il apparaît vite que la solution pour dynamiser l'économie et faire de l'île une colonie viable ne peut passer par une solution strictement espagnole. Dès 1776, le gouvernement espagnol se résout à accepter une immigration étrangère pourvu qu'elle soit catholique et originaire d'une nation alliée à l'Espagne. Ces conditions correspondent en fait à une seule cible, les planteurs français de canne à sucre installés aux Antilles. L'année suivante, une première vague venant de l'île voisine de Grenade, où ils étaient en difficulté avec l'administration anglaise de l'île depuis le traité de Paris de 1763, arrive à Trinidad. Une période probatoire semblant correspondre aux

attentes de l'Espagne aboutit en 1783 à la promulgation d'un décret dit *Cedula* de la Poblacion* qui donne une dimension significative au premier mouvement. Ce texte définit les conditions de l'accueil des planteurs français avec leurs esclaves, leurs capitaux et leurs compétences. Ils se voient doter de terres¹⁹ et leur situation par rapport à la colonie est définie par les 21 articles du décret (Williams *op. cit.*). Quelques années plus tard, le succès de cette implantation est consolidé par l'arrivée de planteurs issus d'îles restées françaises mais qui appartiennent à un groupe social en porte à faux avec les idées en cours de diffusion dans le contexte de la révolution de 1789. La première conséquence est une évolution en nombre et en terme de composition de la population vivant désormais à Trinidad.

Tableau 7 : Évolution de la population de Trinidad à la fin du XVIIIe siècle

	Libres	Esclaves	Indiens	Total
1772	1 226	-	1 277	2 503
1784	2 550	2 462	1 91	6 503
1785	2 741	3 300	1 405	7 446
1786	3 201	4 430	1 391	9 022
1787	4 110	6 009	1 414	11 533
1788	3 807	6 481	1 428	11 716
1789	5 170	6 451	1 432	13 053
1790	5 443	6 396	1 408	13 247
1791	4 695	5 916	1 398	12 009
1792	5 047	7 767	1 198	14 012
1793	5 212	8 264	1 268	14 744
1794	5 642	8 733	1 114	15 519
1795	5 257	8 944	1 078	15 279
1797	6 627	10 009	1 062	17 718

Source : Brereton

¹⁹ La quantité de terres attribuées est fonction du nombre de membres de la famille, à raison de 4 et 2/7 de *fanegas*, une ancienne unité espagnole correspondant à 30 acres (un acre équivaut à une superficie de 4 000 à 5 000 m² selon les pays). En outre le planteur reçoit la moitié de cette surface par esclave introduit. Quant aux planteurs de couleurs, ils reçoivent tant pour eux que pour leurs esclaves une dotation deux fois moins étendue que les planteurs blancs.

Ce tableau permet de constater plusieurs phénomènes. Le premier est, à partir du début des années 1780, la baisse du nombre d'Indiens, en valeur absolue mais surtout en valeur relative puisqu'elle en représente plus que 6 % de la population contre environ la moitié un quart de siècle plus tôt. La même constatation peut être faite en ce qui concerne les Espagnols. En effet, si le recensement de 1797 ne les distingue pas des autres catégories d'hommes libres, il est peu probable que leur nombre ait beaucoup augmenté. On peut dire qu'en vingt ans environ, l'indianité et l'hispanité ont cédé leur hégémonie démographique aux deux nouvelles composantes associées, l'africaine et la française. L'esclavage, en raison de l'atonie économique de l'île, y fait une entrée tardive et inaugure une distinction entre hommes libres et esclaves qui n'existait pas auparavant. Les esclaves d'origine africaine deviennent même majoritaires dans le nouveau profil démographique. Parmi les 6 627 individus libres de la population, ceux dits « colorés » sont les plus nombreux puisque leur nombre s'élève à 4 476 contre 2 151 pour les Blancs. Tout ceci permet de distinguer désormais Trinidad au sein de l'empire espagnol. Les dispositions visant à y raffermir sa position se heurtent à la réalité géopolitique de la région antillaise et plus globalement planétaire, qui voit s'installer une hégémonie anglaise parfois contestée par la France. En effet, le processus entamé en 1776 porte en germe la prise de contrôle de l'île par l'Angleterre. La réussite d'une implantation française atypique, puisque ne découlant pas d'une prise de souveraineté mais de l'appel d'un État en direction des ressortissants d'un autre, ne doit pas faire oublier qu'elle est la conséquence des lacunes espagnoles. Ces insuffisances concernent l'agriculture elle-même mais également le commerce. C'est par ce biais que, profitant des ouvertures offertes par la nouvelle politique espagnole, les Anglais fréquentent de plus en plus assidûment Trinidad.

La dernière décennie du XVIII^e siècle s'ouvre aux Antilles dans le désordre des soubresauts de la Révolution française. Les îles de taille modeste constituent des territoires faciles à circonscrire quand on dispose d'une flotte bien organisée et d'un avantage en nombre significatif. Le phénomène entrevu à Saint-Pierre-et-Miquelon se vérifie également aux Antilles. Les révolutionnaires l'emportent d'abord à la Martinique et à Saint-Domingue, mais peu à peu l'Angleterre, supérieure sur la mer, prend les îles françaises une à une. Cela fait beaucoup de réfugiés français, les planteurs d'abord, les personnes acquises à la révolution ensuite, dont un certain nombre se retrouve à Trinidad. La confusion européenne de cette période où alternent coalitions contre la France et paix éphémères, trouve une déclinaison à Trinidad. Le gouverneur espagnol Chacon^{*} est dépassé par les tensions engendrées par la diversité des origines ethniques, les énormes différences entre les statuts sociaux, dont le clivage homme libre/esclave en est la manifestation la plus voyante et la plus caricaturale.

« Blancs, mulâtres, Nègres, royalistes et républicains : en trois ans (...) une colonie française composite s'était formée à Trinidad, et c'était une colonie dans un état d'insurrection et d'anarchie. L'autorité était l'ennemi. Et l'autorité c'était l'Angleterre, le gouvernement en France, l'esclavagiste français, l'esclavagiste blanc. L'ennemi c'était la rébellion, le Nègre dangereux, l'impérieux mulâtre libre, le républicain prosélyte, mulâtre, blanc ou noir. L'Espagne ne figurait pas dans ces conflits ; et Chacon, sans forces à sa disposition, n'était qu'un spectateur dans la colonie qu'il avait mission d'organiser et de développer.

(Naipaul, *op. cit.*)

On ne saurait mieux dire à quel point l'Espagne n'est plus dans le jeu. Les outils de développement dont elle s'est dotée – cédula de la population et ouverture commerciale – ne donnent pas les résultats escomptés en raison du déficit d'implication espagnole, que ce soit à Madrid ou en Amérique. De larvée et commerciale, l'avancée britannique devient alors plus agressive et plus explicite. Les Anglais qui considèrent Trinidad comme une bonne base pour la pénétration commerciale de l'Empire espagnol trouvent dans la paix entre l'Espagne et la France en 1795 des motifs d'inquiétude. La sécurité des îles voisines qu'ils contrôlent déjà est en outre compromise par la situation à Trinidad, où les Français pourraient prendre le pouvoir politique après s'être assuré en quelques années le contrôle de l'économie. La prise de Trinidad devient une priorité, et l'Angleterre, comme souvent en la matière, se donne les moyens de ses ambitions.

Après une première tentative qui avait échoué en raison de la mobilisation générale activée par les Français, les Anglais réunissent une force de 7 000 hommes, nombre relativement considérable dans le contexte caraïbe. Les Espagnols n'ont quant à eux réussi qu'à organiser une pâle défense « qui encourage l'attaque » (Naipaul *op. cit.*). L'inévitable prise de l'île par les Anglais le 17 février 1797 met fin à 299 ans de souveraineté espagnole. Elle rompt les liens politiques avec le continent sud américain.

CHAPITRE III
LES EFFETS DE FRONTIÈRE

Dans la mesure où la rupture institutionnelle est consommée, nous évoquerons, dans les deux derniers chapitres de cette deuxième partie, de moins en moins l'histoire des îles et de plus en plus celle de leurs relations avec les terres voisines. La nouvelle situation frontalière est la conséquence d'un rapport de forces militaire. Aux différentiels politique et géopolitique ainsi instaurés s'en ajoutent d'autres, économique, fiscal toujours, idéologique ou d'ordre religieux parfois, qui génèrent des types d'échanges particuliers. L'objectif de ce chapitre est de s'interroger sur ce qui change à partir du moment où les relations ne sont plus uniquement celles qui unissent deux terres - l'une insulaire et l'autre continentale - dans des rapports de dépendance que l'on peut généralement imaginer au détriment de communautés insulaires soumises selon le sens commun à toute une série de handicaps.

Dans le domaine de la météorologie, la proximité de deux masses d'air présentant des pressions inégales génère des courants d'air. On peut appliquer ce principe physique général à la frontière, construction sociale et marqueur de différences qui produisent des flux. Des intérêts géopolitiques divergents peuvent créer des conflits. Une différence fiscale peut créer de la contrebande. Une différence dans la tolérance des idées religieuses et/ou politiques non dominantes peut produire des réfugiés idéologiques. Des différences d'ordre politique peuvent se traduire par une grande divergence dans les options économiques des États ainsi que dans la vie quotidienne de leurs ressortissants respectifs. C'est en suivant cette nomenclature que nous abordons ce chapitre consacré aux effets de frontière d'un point de vue historique.

1. Les conflits armés

En ce qui concerne la séparation entre les îles et les grandes terres voisines, le décalage chronologique est important entre d'une part Jersey et d'autre part Saint-Pierre-et-Miquelon et Trinidad. A partir du début du XIII^e siècle, les îles Anglo-Normandes sont placées en situation centrale dans la longue succession de conflits qui opposent l'Angleterre et la France jusqu'en 1815. Cette date constitue bien un tournant irréversible. La chute de Napoléon 1^{er} marque, même si l'on se réfère aux périodes de tensions - crise d'Égypte en 1840 ou épisode de Fachoda en 1898 pour ne citer que les plus notables - le début d'une ère au cours de laquelle le recours aux armes semble exclu. Dans les deux autres cas, on peut estimer, aussi bien à propos de Saint-Pierre-et-Miquelon que pour Trinidad, que les conflits armés sont terminés dès la rupture politique. En ce qui concerne l'archipel français, les

événements de la Seconde Guerre mondiale auraient toutefois pu conduire à un changement de souveraineté. En juin 1940 la France capitule et s'engage progressivement dans la collaboration. Les Américains, les Canadiens et les autorités de Terre-Neuve voient d'un très mauvais œil la possibilité de voir l'archipel français devenir une base pour des actions de guerre contre leurs territoires. Ce souci est d'autant plus grand que Bournat*, le gouverneur de Saint-Pierre-et-Miquelon, fait partie des administrateurs coloniaux qui choisissent le camp de Vichy. Voyant là une opportunité de régler une fois pour toute la question d'une présence française à proximité de ses côtes, le gouvernement de Terre-Neuve se montre particulièrement prompt à envisager une invasion de l'archipel (Auger M., 2003). Le jeu complexe des relations entre la colonie et le gouvernement britanniques, le Canada et les États-Unis, alors toujours campés sur la non intervention, conduit à y surseoir. La prise de possession de l'archipel par l'amiral Muselier* sur ordre du général de Gaulle contribue fortement, malgré le trouble qu'il provoque à Ottawa et à Washington, à éloigner le risque de changement de souveraineté.

1.a. Les opérations militaires entre la France et l'Angleterre à propos des îles

Pendant les six siècles qui séparent la partition du duché de la fin définitive des conflits entre la France et l'Angleterre, la chronique des faits d'armes impliquant les îles Anglo-Normandes en raison de leur proximité avec la France est fournie. Jersey et Guernesey sont l'objet d'attaques françaises dès que les rivalités entre les deux puissances dégénèrent. Il en a résulté à plusieurs reprises des occupations plus ou moins durables.

La période qui suit immédiatement la confirmation de la souveraineté anglaise sur les îles se caractérise plutôt de la part des Français par une succession de raids assortis de pillages, organisés ou non par l'autorité royale. Les événements liés à la guerre de Cent Ans s'inscrivent davantage dans une logique de tentative de récupération. En 1338, les Français parviennent à prendre possession de Guernesey d'où ils sont chassés deux ans plus tard à l'exception notable de *Cornet Castle*, la forteresse qui protège le port de Saint-Pierre. Quelques décennies plus tard les attaques se succèdent notamment sur Jersey, plus proche et donc plus vulnérable (1373, 1382, 1403, 1406). A chaque fois le château de Mont Orgueil, construit sur un éperon rocheux au plus près des côtes françaises, d'où l'on en distingue par temps clair l'imposante silhouette, s'avère le verrou de l'île et la clé de son contrôle. La guerre de Cent Ans dure de 1337, date de la revendication du roi d'Angleterre Édouard III au trône de France, à 1453. Mais il n'y a pas pour autant par la suite de stabilité dans les relations

bilatérales. Ainsi Jersey est attaquée dès 1454 par les Français qui sont repoussés et perdent environ 500 hommes (Mollet, *op. cit.*). C'est grâce à une trahison qui leur assure le contrôle de Mont Orgueil que les Français parviennent à s'installer à Jersey pour leur plus longue occupation de l'île puisqu'elle durera sept ans entre 1461 et 1468. Cette année-là, après un siège de cinq mois, la prise de la forteresse par les Anglais marque la fin de toute occupation française de l'île.

Quinze ans plus tard, le roi d'Angleterre Édouard IV et le roi de France Louis XI conviennent de considérer les îles Anglo-Normandes comme des territoires neutres. A la demande du souverain anglais, une bulle du pape Sixte IV met le bénéfice de la neutralité sous la protection de l'Eglise, disposition que confirme Charles VIII en 1489. Cet accord est efficient puisque les agressions françaises cessent au cours des deux siècles suivants. En 1496, une importante rupture organique est consommée par une bulle du pape Alexandre VI qui ordonne le transfert des îles Anglo-Normandes du diocèse de Coutances vers celui de Salisbury. Trois ans plus tard, une nouvelle affectation vers le diocèse de Winchester, cette fois-ci définitive, intervient. Cependant, les liens entre le diocèse normand et les îles Anglo-Normandes ne seront effectivement coupés et la rupture confirmée qu'en 1568.

Ce sont les Anglais qui dénoncent la neutralité des îles en 1689, date de la reprise d'une période de conflits qui ne s'achève véritablement qu'en 1815. Au cours de ces deux siècles de rémission permise par la neutralité, les Anglais ont pu renforcer les dispositifs politiques, militaires et institutionnels permettant d'ancrer les deux bailliages à la Couronne britannique, malgré le maintien d'éléments remarquables de la culture normande et en tout premier lieu de la langue. Les îles peuvent désormais non seulement être efficacement défendues, mais également servir de base à des opérations militaires en direction de la France. La période qui va du début de la guerre de l'indépendance américaine en 1778 à la chute de Napoléon en 1814 représente un paroxysme en ce qui concerne les menaces mutuelles impliquant les îles Anglo-Normandes.

Le premier épisode concerne la tentative menée de 1781 par le baron de Rullecourt*, un aventurier encouragé en sous-main par le pouvoir royal. Elle réussit dans un premier temps puisque les Français s'emparent de Saint-Hélier (Brachet V. de, 1908). Mais le cours de la bataille est inversé par l'intervention de deux régiments et de la milice commandés par le major Peirson*. Les deux chefs perdent la vie au cours de ce qui reste dans l'histoire officielle « la Bataille de Jersey », symbole de la résistance à l'envahisseur et du patriotisme jersiais, immortalisé par le peintre américain John Singleton Copley dont le tableau *La Mort du major Peirson*, réalisé entre 1782-1784 est exposé à la *Tate Gallery* à Londres. Une dizaine d'années

après la tentative de Rullecourt, la radicalisation révolutionnaire entraîne une forte tension aux frontières de la France. Le nouveau régime est fragile. Il se trouve en effet à partir de 1792 sous une double menace. A l'extérieur, les puissances européennes coalisées se préparent à l'invasion du territoire français et à l'intérieur les soulèvements dans l'ouest de la France représentent un important facteur de déstabilisation. Dans la lutte contre un pays qui cumule désormais le statut de foyer révolutionnaire à circonscrire à celui d'ennemi multiséculaire, l'Angleterre, après avoir été un temps réticente à s'engager, joue un rôle de premier plan. La situation stratégique des îles Anglo-Normandes représente un atout dans la contribution au rétablissement de la monarchie en France. Le choix des Vendéens qui tentent vainement de s'emparer de Granville en novembre 1793 n'est pas anodin. La proximité de Jersey est en l'occurrence susceptible de permettre la jonction entre les ennemis intérieurs et extérieurs de la Révolution.

Le rapport de forces en Europe s'inverse au fur et à mesure de l'expansion napoléonienne. L'empereur considère la neutralisation des îles Anglo-Normandes comme un préalable à son projet d'invasion de la Grande-Bretagne. A cet effet il concentre à Saint-Malo une armée d'environ 20 000 hommes au cours des premiers mois de l'année 1805 (McLoughlin, *op. cit.*). La réactivité des Anglais est optimale puisque le programme déjà bien entamé de fortifications est accéléré, des troupes sont acheminées et un plan de blocage des ports de Granville et de Saint-Malo est établi. La défaite de Trafalgar et les manœuvres continentales détournent Napoléon 1^{er} de son objectif. Ce changement de stratégie permet aux îles Anglo-Normandes de continuer à représenter un danger pour les régions françaises qui leur sont proches, d'un point de vue militaire comme on vient de le voir, mais également en raison de leur forte implication dans la guerre de course.

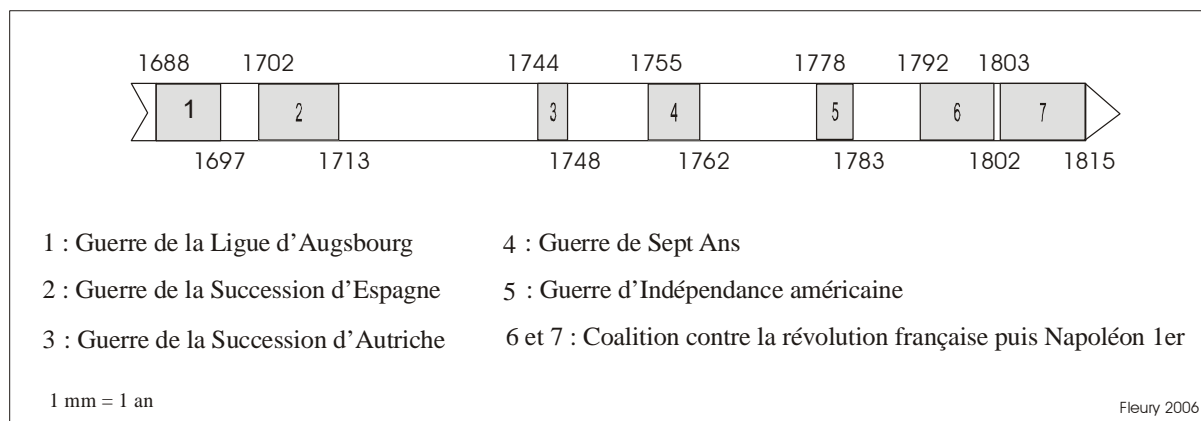
1.b. De la piraterie à la guerre de course dans le golfe Normand-Breton

La course se présente comme un accord commercial entre un armateur et les autorités à propos de prises effectuées lors d'arraisonnements en mer. Elle constitue l'un des piliers de la richesse anglo-normande, notamment au cours du XVIII^e siècle. La course menée par les marins armés à Jersey et à Guernesey gêne alors énormément les mouvements commerciaux, notamment dans la Manche et jusque sur les côtes françaises et espagnoles de l'Atlantique. Napoléon 1^{er} considère d'ailleurs les îles Anglo-Normandes comme « un nid de brigands que la France ne peut pas plus longtemps tolérer » (*Ibid.*).

Une lente mutation, répondant à des temporalités qui varient selon les régions du globe, fait évoluer la pratique de la piraterie vers celle de la course. Au XIII^e siècle, Eustache Le Moine (*cf.* p. 129) représente bien ce type de personnage qui profite de la faiblesse des pouvoirs centraux pour exercer son activité. Plus de trois siècles plus tard, la piraterie est toujours présente dans la région, pratiquée par « an international mixture of desperadoes » (*Ibid.*). Elle constitue une pratique interstitielle qui profite de failles en matière de police, mais qui disparaît lorsque les États parviennent à faire régner la sécurité dans les eaux adjacentes à leurs côtes. Ses pratiquants, qui n'ont que peu de chances d'échapper à la mort en cas de capture, ont en effet besoin d'échappatoires, de repaires. Serq en a ainsi longtemps constitué un, avant que Philippe de Carteret, Seigneur de Saint-Ouen à Jersey, ne soit à l'origine en 1563 d'un plan de peuplement de l'île jusqu'alors uniquement fréquentée par les pirates. La course peut donc être considérée comme une mutation légale de la piraterie. Strictement codifiée, elle est dotée d'un *quitus* juridique qui donne à ses pratiquants un statut de combattants reconnu par les autorités. Elle présente le triple avantage de dérégler les circuits commerciaux de l'ennemi, d'être une source de revenus pouvant être très importants et de former les hommes au combat naval. Les îles Anglo-Normandes, par leur situation à proximité des grands flux commerciaux entre l'Atlantique et la mer du Nord, ainsi que par des dispositions juridiques, fiscales et une organisation politique favorables, s'orientent franchement vers cette forme d'industrie vers la fin du XVII^e siècle.

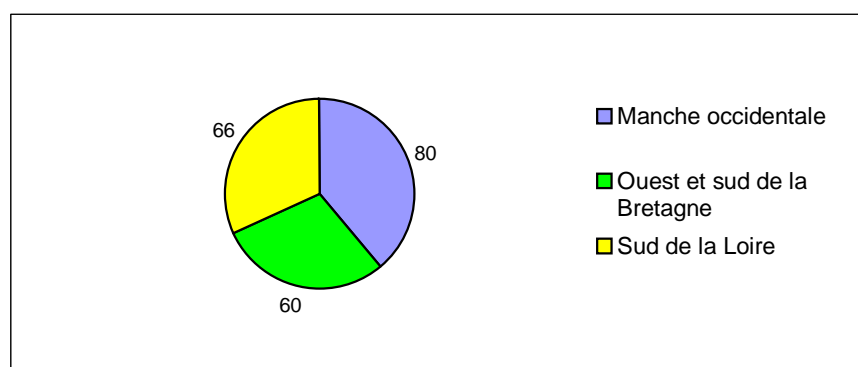
Dans le contexte de la reprise des hostilités entre la France et l'Angleterre dans une Europe en guerre à partir de 1688, la décision prise cette année-là de l'annulation par Guillaume III de l'acte de neutralité des îles, tout en interdisant le commerce avec la France, y crée les conditions du développement de la course. Il ne s'agit pas d'une activité à laquelle se livraient naturellement les insulaires. En effet, ceux-ci s'accommodaient du statut de neutralité qui leur permettait de servir d'intermédiaires commerciaux entre les deux puissances, y compris lorsqu'elles étaient en guerre. Il relève leur réticence à la pratiquer, sauf au cours de la guerre civile anglaise (1640-1660), pendant laquelle Jersey, restée fidèle à la monarchie anglaise, sert de base pour attaquer les unités naviguant pour le compte du parti parlementaire d'Oliver Cromwell. Mais la grande période de la course anglo-normande commence donc avec l'acte de dénonciation de la neutralité des îles, promulguée à Whitehall le 18 mai 1689, soit le lendemain de la déclaration de guerre à la France. Au cours des 125 années qui suivent, les guerres impliquant les deux puissances se succèdent.

Figure 7 : Les grands conflits européens de 1688 à 1815



Les deux premiers conflits de cette période, guerre de la Ligue d'Augsbourg* entre 1688 et 1697 et guerre de Succession d'Espagne* entre 1702 et 1713, voient la montée en puissance de la course armée dans les îles Anglo-Normandes. Les prises du premier conflit s'élèvent à 254 pour monter ensuite à 788 au cours du deuxième (Jamieson, *op. cit.*). Le détail des chiffres montre qu'à Guernesey on est de trois à quatre fois plus actif qu'à Jersey. L'aire d'activité des corsaires anglo-normands dépasse largement le seul secteur occidental de la mer de la Manche puisqu'elle s'étend jusqu'aux côtes françaises et espagnoles du golfe de Gascogne..

Figure 8 : Répartition par secteur d'un ensemble de 206 prises effectuées par des corsaires anglo-normands au cours de la guerre de Succession d'Espagne (1702 – 1713)



Source : Bromley

L'entreprise n'est pas sans risques puisque sur les 254 commissions accordées aux corsaires anglo-normands, 79 pertes de navires sont enregistrées. Dans la même région, les corsaires malouins et granvillais ne sont pas en reste et représentent également une capacité de nuisances pour les bateaux ennemis (La Morandière, *op. cit.*). D'ailleurs, le chiffre

d'affaires total généré par les armements anglo-normands, soit quatre millions de Livres, est loin d'atteindre ceux produits par les corsaires malouins et dunkerquois, qui s'élèvent respectivement à 13 et 30 millions (Bromley J., 1987).

Cependant la présence anglaise dans l'échancrure littorale française représente un danger permanent qui ne se mesure pas uniquement à l'aune des chiffres officiels du produit des prises répertoriées. Doivent également être pris en compte les saisies non enregistrées, le produit des rançonnements, ainsi que les surcoûts en matière d'assurance et ceux dus à l'allongement des délais de navigation. L'Angleterre considère d'ailleurs les actions des corsaires anglo-normands comme un élément important dans le dispositif maritime de lutte contre l'ennemi. A tel point que le gouvernement anglais doit annuler en 1709 des dispositions légales de contrôle des prises jugées trop contraignantes par les armateurs insulaires. Ceux-ci semblent alors jouer plus ou explicitement d'une menace de rapprochement avec la France en cas de maintien du règlement. Dans un jeu où les différentes parties ont inévitablement des gains et des pertes, la balance a probablement été très favorable en ce qui concerne les îles Anglo-Normandes, si l'on se réfère à la prospérité reconnue de ses investisseurs. D'ailleurs elles pèsent très lourd, jusqu'à la moitié de l'activité du camp britannique (Bromley, *op. cit.*).

Après la rapide progression de la course lors des deux premières guerres de la période 1689-1815, son impact sur les économies insulaires ne se dément pas jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes. Les corsaires anglo-normands continuent de multiplier les attaques et alimentent ainsi les vellétés françaises, souvent envisagées mais jamais menées à bien, de s'assurer la souveraineté sur ces terres insulaires étrangères si proches et si gênantes. D'un point de vue interne aux îles, la nouvelle prospérité des armateurs crée un clivage entre la Chambre de Commerce sur laquelle ils ont la main mise et les États, pouvoir politique détenu par les propriétaires fonciers. Dans un registre à la fois différent et proche, la contrebande constitue une activité consubstantielle à la situation frontalière.

2. La contrebande : différentiels fiscaux et transgression frontalière

La contrebande peut se définir *a minima* comme « un commerce effectué contre les lois d'un pays ²⁰ ». Plus loin, la référence à la frontière est implicite lorsqu'il est précisé qu'elle recouvre « l'introduction clandestine, dans un pays, de marchandises prohibées ou dont on n'acquitte pas les droits de douane ou d'octroi ». Aucun des trois espaces frontaliers

²⁰ *Grand Larousse Encyclopédique.*

considérés n'échappe à cette loi universelle de transgression frontalière qui se développe mécaniquement dès que le gain envisagé est suffisamment important pour justifier une prise de risques.

2.a. Les îles Anglo-Normandes, interface de commerces illégaux entre France et Angleterre

Lorsque la ligne frontière délimite deux aires où s'appliquent des fiscalités différentes sur la commercialisation de certains produits, la zone frontière est concernée par des courants compensateurs. En matière de contrebande, les îles Anglo-Normandes ont longtemps servi d'espace intermédiaire de régulation dans un contexte historiquement protectionniste entre l'Angleterre et la France. Cette fonction d'entrepôt déterritorialisé – les îles ne pouvant être administrativement, juridiquement ou fiscalement confondues avec l'Angleterre - a représenté un élément déterminant supplémentaire, qui distingue nettement en la matière la combinaison île-frontière d'une configuration frontalière terrestre classique. En effet, les îles ont pu jouer un rôle d'interface plus ou moins toléré selon l'état des relations d'une part entre la France et l'Angleterre et d'autre part entre les deux bailliages et la Couronne britannique. Nous avons choisi ici d'évoquer le plus souvent « les îles Anglo-Normandes » tant il apparaîtrait artificiel, hormis lorsque des faits précis nous y conduisent, d'établir en la matière une distinction, qui n'est pas notre sujet, entre Jersey et Guernesey.

Une pratique active dans le Cotentin

Au cours du règne de Louis XIV, la situation des finances royales est catastrophique. Pour faire face à cette crise, Colbert, qui cumule un certain nombre de fonctions au plus haut niveau de l'État, et en particulier celle de contrôleur général des finances, met en œuvre une politique économique protectionniste. Les exportations sont encouragées et les importations réduites au strict minimum. S'il ne s'agit alors pas d'interdire purement et simplement l'arrivée de produits étrangers sur le marché français, ceux fabriqués dans les manufactures sont nettement favorisés par rapport aux marchandises importées soumises à des taxes prohibitives.

Dans le Cotentin, les conditions d'une contrebande lucrative sont réunies dans la mesure où certains produits manufacturés, notamment textiles, sont à la fois moins chers et de meilleure qualité dans les îles Anglo-Normandes, et de surcroît exonérées de taxes par l'Angleterre. Par ailleurs, le monopole d'État instauré en 1674 sur le tabac conduit à étendre à

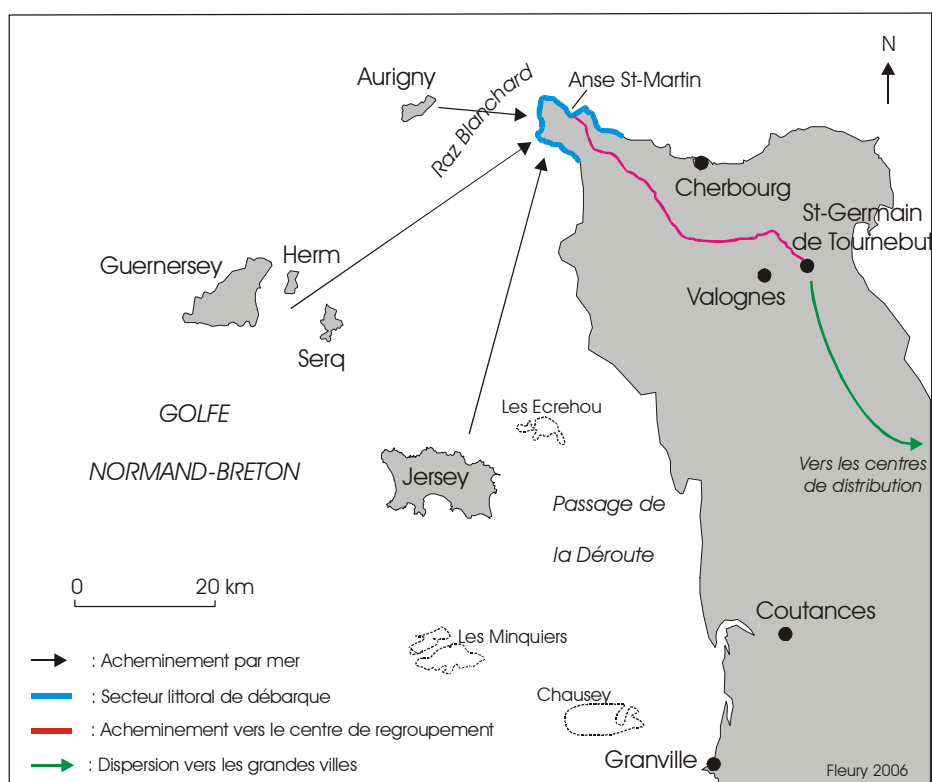
ce produit les réseaux de contrebande dans la région. Des groupes, avec le plus souvent à leur tête des membres de la petite noblesse, s'organisent avec « la complicité agissante de la population » (Ingouf-Knocker P., 2000). Le terrain d'exercice est de nature à alimenter le mythe du contrebandier, qui n'est d'ailleurs pas sans analogie avec celui du pirate, puisqu'il exploite un certain nombre de lieux communs que sont par exemple les criques abordées par des « nuits sans lunes », les grottes difficilement accessibles au pied des falaises ou le « jeu du chat et de la souris » avec les représentants de la loi. Le passage de la frontière requiert ici un savoir-faire particulier. Le commanditaire et le livreur sont dépendants au marin. En effet, les conditions de navigation sont particulièrement délicates en raison de la présence de nombreux rochers et de courants violents, dont le passage de la Déroute et le raz Blanchard, échappatoire naturel des eaux du golfe Normand-Breton soumises à des marées présentant des marnages* particulièrement importants.

Parmi les personnages emblématiques ayant érigé la contrebande en système organisé entre les îles et la Normandie, figure au premier rang Henri Robert Jallot, chevalier de Rantot, né vers 1654. Paul Ingouf-Knocker (*op. cit.*) nous permet d'avoir une idée de l'organisation et des itinéraires empruntés par le réseau mis en place par ses soins. Corsaire réduit à l'inactivité par la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg en 1697, il rejoint la Hague et se reconvertit dans la contrebande. Notons au passage qu'il y a une certaine familiarité entre les deux activités. En effet, du côté anglo-normand surtout, on a en période de conflit parfois contourné l'interdiction de faire circuler certaines marchandises entre les deux pays en faisant passer des produits de contrebande comme étant issus de prises dans le cadre d'une autorisation légale de pratiquer la course. Les expéditions du chevalier de Rantot le conduisent d'abord à naviguer de nuit à la barre de son navire *La Belle Anne* entre la Hague et, selon les marchandises concernées, Aurigny, Guernesey ou Jersey.

« Lourds ballots de bas tricotés, de velours, de taffetas (...) étaient ensuite ramenés clandestinement et débarqués sur une crique, un havre, un petit port secret. Là, chaque battelée était prise immédiatement en charge par des porteurs, braconniers rompus à se faufiler discrètement de chasses en taillis, de ruisseaux en bois »

(Roger, 2003)

Carte 14 : Un exemple d'organisation contrebandière : le réseau du chevalier de Rantot



Sources: Ingouf-Knocker, Roger

Rassemblées au manoir du chevalier de Rantot à la Basmonterrie, au fond de l'anse Saint-Martin, les marchandises sont ensuite acheminées jusqu'à des caches situées sur la commune de Saint-Germain de Tournebut près de Valognes où elles sont prises en charge par des marchands alimentant les grandes villes. Souvent inquieté, parfois emprisonné, le chevalier de Rantot sait faire jouer ses relations afin que ses séjours en prison ne durent pas trop longtemps. A travers les complicités suggérées et l'implication à différents niveaux de l'échelle sociale d'hommes liés par les mêmes secrets, on perçoit le caractère consubstantiel à la frontière que revêt ici la contrebande pour les populations frontalières. Du paysan familier des chemins creux au pêcheur connaisseur des courants marins, du hobereau commanditaire au cabaretier intermédiaire, c'est un large échantillon de la société qui s'inscrit dans cette activité.

Des îles au centre du système spatial lié à la contrebande

Du côté anglo-normand, on a comme objectif de contourner les règlements contraignants édictés à Londres qui visent à empêcher les îles de constituer une porte d'entrée mal contrôlée de produits étrangers, français notamment. Elles jouent donc un rôle de plaque tournante où sont mis en contact des opérateurs français et anglais. Les Anglo-Normands n'ont pas à acheminer les produits de contrebande mais plutôt à offrir les meilleures conditions aux échanges. Des marchandises transitent dans les deux bailliages et les intervenants locaux ont pour rôle de faire en sorte qu'elles ne soient pas interceptées par les autorités anglaises ou que leur provenance ne soit pas identifiée comme française. De l'utilisation de caches – et à cet égard les plateaux rocheux des Minquiers et des Ecrehou constituent des endroits parfaitement adaptés – à la falsification de documents commerciaux, l'éventail des pratiques visant à déréguler les systèmes imaginés par les États pour protéger la diffusion de leurs produits est large. La situation des îles, les difficiles conditions de navigation dans les eaux qui les entourent, les dispositions d'une partie de sa population à transgresser les règlements anglais, représentent des facteurs favorables à l'extension d'une activité certes illégale mais qui n'est généralement pas considérée comme immorale lorsqu'elle s'applique à des biens de consommation courants et qu'elle apparaît comme un signe d'indépendance. Les conditions de son expansion étant réunies par les règlements protectionnistes mis en place par les États, la contrebande se développe tout au long du XVIII^e siècle dans le contexte conflictuel relevé par ailleurs. Les marchandises issues du commerce légal, de la contrebande et des prises de course peuvent être difficiles à distinguer dans les îles, les périodes de guerre constituant pour les Anglo-Normands la possibilité de continuer le commerce sous les deux autres formes imbriquées.

Le modèle de fréquentation le plus répandu, sans que l'on puisse envisager une quelconque rigidité dans les systèmes, associe plutôt les contrebandiers français à Jersey et leurs homologues anglais à Guernesey et Aurigny. Les autorités anglaises n'ont pas les moyens en hommes et en navires pour s'opposer efficacement à la contrebande. Au cours du XVIII^e siècle, les îles fournissent vins, thé, brandy, tabac et parfums. Entre Jersey et la France, les Ecrehou, les Minquiers et Chausey constituent des espaces maritimes labyrinthiques dont la fréquentation est réservée à des navigateurs aguerris. C'est là que s'échangent les cargaisons (McLoughlin, *op. cit.*). Les îles Anglo-Normandes prennent encore plus d'importance dans le domaine de la contrebande vers 1765 quand l'île de Man, jusqu'alors propriété privée, est rachetée par le gouvernement britannique qui met fin à l'intense contrebande qui s'y déroulait en toute impunité. Le commerce illégal se déplace alors vers elles. Il s'ensuit une intensification de la lutte des autorités à laquelle répondent les

contrebandiers par des adaptations de leurs navires et du conditionnement des cargaisons. Il y a une remarquable continuité dans la contrebande, toujours active contrairement au commerce légal et à la course auxquels elle est respectivement associée en période de paix et en temps de guerre. Elle est d'ailleurs considérée dans les îles comme une activité normale en vertu des chartes royales qui ont régulièrement confirmé la liberté des Anglo-Normands de commercer sans restriction et sans taxes. Cette position, qui n'est pas toujours officiellement tenable quand les difficultés avec la France imposent un regain de contrôle britannique, montre bien la complexité du jeu des bailliages qui savent profiter de leur situation. Les Anglais ne peuvent faire fi, sans risquer de s'aliéner ces îles stratégiquement placées, du caractère particulier qu'elles prétendent faire valoir en matière commerciale. Ils éprouvent par exemple les plus grandes difficultés à installer un office des douanes à Guernesey pendant les guerres napoléoniennes (Johnston P., *op. cit.*). De leur côté les contrebandiers s'organisent en firmes, associant parfois Jersiais et Guernesiais. Ces maisons de commerce disposent d'agents sur la côte sud de l'Angleterre chargés de veiller au bon acheminement des marchandises.

La course et la contrebande contribuent pour une bonne part à l'émergence d'une bourgeoisie d'affaires fortunée sur les îles Anglo-Normandes. Elles sont à l'origine du capitalisme marchand sur les îles qui trouve, lorsque la paix avec la France conduit à l'extinction pour la première et au repli sur un mode mineur pour la seconde, d'autres possibilités d'investissement dans l'armement au long cours, la pêche à la morue et progressivement les activités financières étroitement liées aux développements commercial et maritime.

2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon, une situation propice à la contrebande

« St-Pierre et Miquelon ont toujours été considérés comme lieux de contrebande, il serait fastidieux de donner des références, les archives en regorgent. Même les Américains y venaient rencontrer les Terre-Neuviens. »

(Béchet R., 1982)

La frontière entre l'archipel français de 246 km² et Terre-Neuve, colonie anglaise jusqu'en 1949, puis province canadienne à partir de cette date, constitue un secteur favorable à des pratiques de transgression en matière commerciale. En effet, sous la pression des commerçants, les autorités terre-neuviennes mettent progressivement en place des restrictions de commerce destinées à mettre un terme aux libres échanges entre les petits ports isolés et

démunis de la côte sud de Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon. On tente donc ainsi de doubler par une barrière douanière une frontière politique posée quelque part en mer, limite virtuelle qui ne peut prétendre annihiler les échanges entre des communautés souvent unies par des liens familiaux ou à tout le moins ayant noué des relations de proximité anciennement éprouvées. Autant dire que le libre commerce ne change pas fondamentalement de nature même s'il se pare alors du qualificatif supposé infamant de contrebande. Le jeu, ainsi que le nomment ses pratiquants eux-mêmes alors que les autorités parlent plutôt de « guerre » (Béchet, *op. cit.*), peut se dérouler et reproduire sous d'autres longitudes le modèle des expéditions déjà repéré dans le golfe Normand-Breton,

L'ambivalence caractérise les relations entre les deux colonies. L'hostilité déclarée d'une partie de la population de Terre-Neuve en constitue un élément significatif. Son objectif est de rendre le plus difficile possible la vie économique de cette communauté française, que l'on peut considérer comme isolée, même si elle est, par l'intermédiaire du trafic maritime lié à la pêche, en contact avec la métropole.

Une activité étroitement associée à la pêche

La souveraineté française sur Saint-Pierre-et-Miquelon a été confirmée en 1815 au profond mécontentement de l'opinion publique terre-neuvienne. Outre cette concession anglaise à l'ennemi déchu, il concerne des effets associés, comme le maintien de la jouissance exclusive en faveur des Français du *French Shore* (cf. carte 35 p. 424) sur le littoral terre-neuvien. Sans vraiment dégénérer, le climat n'est pas serein en raison de l'irritation croissante d'une partie de la population de l'île britannique envers l'archipel français considéré comme une gêne. L'accord franco-britannique de 1857, permettant à la France de conserver ses havres de pêche tout en bénéficiant du droit de pêche au saumon dans l'embouchure des fleuves entraîne une violente réaction dans le cadre des élections législatives au parlement local, instance concédée par l'Angleterre à ses colons deux ans plus tôt. Celle-ci donne alors satisfaction aux Terre-Neuviens qui réclamaient le droit de consentement à toute modification territoriale, qu'elle s'applique à la terre ou à la mer (Bélorgey, *op. cit.*).

La pêche française est en plein développement au cours de la seconde partie du XIX^e siècle. Saint-Pierre est alors le cœur d'un système spatial vers lequel convergent des milliers de pêcheurs métropolitains sur des centaines de navires. A proximité immédiate, les côtes méridionales de la colonie anglaise ne connaissent pas la même effervescence. Seule, une petite pêche fragile s'y maintient. Elle survit notamment grâce aux prises de harengs destinés à alimenter en boëtte* les morutiers français. Ceux-ci se font livrer à Saint-Pierre par les

pêcheurs de la côte sud de Terre-Neuve, qui en retour se fournissent en biens de consommation. Ce trafic déplait fortement aux commerçants terre-neuviens. En 1887, le parlement local, approuvé par la Couronne britannique, édicte le *Bait Bill* qui interdit aux pêcheurs de Terre-Neuve d'approvisionner les Français en appât. Cet acte juridique manque son objectif. Outre qu'il prive de revenus des communautés de pêcheurs vivant dans des conditions précaires, il est contourné par une contrebande active et par une diversification des espèces destinées à la boette, encornets, coquillages divers et surtout bulots. Par ailleurs, les autorités françaises apportent leur contribution aux tentations contrebandières en augmentant à partir de 1895 les tarifs douaniers sur l'alcool, dont le troc contre du hareng devient de ce fait nettement moins avantageux. Droits de douane, interdiction de commercer, nous retrouvons là des éléments qui alimentent le recours aux trafics illégaux entre les deux colonies. Mais, l'épisode d'une toute autre ampleur et considéré comme le plus emblématique de l'histoire de la contrebande à Saint-Pierre-et-Miquelon, est essentiellement imputable à une disposition législative prise par un pays tiers, les États-Unis.

La Prohibition

L'ouvrage de Jean-Pierre Andrieux, *La Prohibition...cap sur Saint-Pierre et Miquelon*, (1983), s'il n'est pas totalement convaincant sur la forme, regroupe cependant un ensemble de documents et d'éléments narratifs qui le place en situation de référence sur le sujet. La prise en compte de ce livre, le seul y étant entièrement consacré, était donc incontournable.

Le 8 juillet 1922, le *Sable Island* de la *Farquhar Steamship Line*, affrété par une société regroupant des intérêts saint-pierrais et canadiens, entre dans la rade de Saint-Pierre avec à son bord 12 000 caisses de *Canadian Club Rye Whisky*. L'arrivée de cette première cargaison a été rendue possible par la conjonction de deux décisions qui bouleversent l'économie de l'archipel pendant plus d'une décennie. L'idée de tempérance bénéficie d'un écho favorable tant aux États-Unis qu'au Canada. Elle trouve dès le XIXe siècle divers relais législatifs donnant aux États américains et aux provinces canadiennes, ainsi qu'aux collectivités locales qui le souhaitent, les moyens d'interdire selon les cas la production, l'importation et/ou la consommation d'alcool. Ces dispositions offrent cependant des possibilités de transgressions qui ne satisfont pas les ligues anti-alcooliques. Celles-ci se font de plus en plus entendre vers la fin de la Première Guerre mondiale. Elles trouvent en la personne du sénateur du Minnesota Joseph Volstead*, un parlementaire disposé à proposer un 18^e amendement à la constitution des États-Unis. Celui-ci prévoit une prohibition totale de la

fabrication et de la vente d'alcool sur tout le territoire à partir de juin 1920, soit un an après l'adoption du *National Prohibition Act* ou *Volstead Act* par une majorité des deux tiers des états. Au Canada, l'objectif est le même, mais les divergences interprovinciales dans les modalités d'application des dispositions prohibitionnistes conduisent à une période dilatoire jusqu'à la fin de 1921. Notons que les prohibitions américaine et canadienne diffèrent fondamentalement dans la mesure où la première interdit fabrication, vente et achat d'alcool alors que la seconde autorise la distillation à des fins exportatrices.

La rencontre fortuite dans les salons d'un hôtel d'Halifax d'un trafiquant opérant depuis Nassau aux Bahamas, alors en quête d'un endroit où faire réparer son navire chargé de caisses d'alcool, avec un consignataire de Saint-Pierre permet d'amorcer le trafic. Ce dernier propose à l'Américain, pour qui l'existence d'une terre française si proche de l'Amérique du Nord constitue une révélation, de venir relâcher à Saint-Pierre. Il n'y risquerait en effet aucune poursuite dans la mesure où, deuxième disposition décisive, l'interdiction d'importer de l'alcool étranger sur l'archipel avait été levée en avril 1922 par le gouvernement français, suite aux pressions exercées sur le ministre des colonies par les commerçants. S'ouvre alors une période au cours de laquelle Saint-Pierre-et-Miquelon joue, ainsi que d'autres places *offshore* comme les Bahamas ou les Bermudes, ou continentale comme le Belize, un rôle de plaque tournante. La situation de Saint-Pierre-et-Miquelon est en effet particulièrement favorable. L'alcool canadien arrivant sur l'archipel bénéficie d'un certificat de débarquement assorti d'un droit de douane minime de 60 *cents* canadiens par caisse. Le formulaire ainsi obtenu permet au distillateur de récupérer le montant d'une caution payée aux douanes canadiennes égale au double de la valeur du produit. Sans le passage par Saint-Pierre, il n'aurait pas été possible de s'affranchir de cette lourde imposition, destinée à garantir de façon officielle un parcours légal pour l'alcool, quitte à ce qu'il revienne ensuite clandestinement au Canada afin d'alimenter le marché américain. Ce transit peut même, dans le cas de l'alcool canadien, être virtuel puisque des jeux d'écriture permettent parfois d'éviter à l'alcool le détour par l'archipel français. Mais ces malversations n'empêchent pas de remplir les entrepôts de Saint-Pierre qui se construisent en grand nombre autour du port. Les maisons de commerce saint-pierraises misent non seulement sur les alcools canadiens mais également européens. Vis à vis des États-Unis, l'archipel devient un centre important de la redistribution, relativement proche des grands foyers de consommation du nord-est du pays. Tous les produits qui transitent dans les entrepôts de l'archipel moyennant une commission s'ajoutant aux frais de manutention et de consignment, repartent ensuite vers la « ligne du rhum », frontière maritime correspondant à la limite des eaux territoriales, étasuniennes ou

canadiennes. De nombreux distillateurs canadiens ouvrent des comptoirs de vente à Saint-Pierre. Même si les modalités peuvent varier en fonction de l'imagination des trafiquants, les opérations de contrebande se déroulent généralement selon le modèle suivant. Les caisses rassemblées et entreposées à Saint-Pierre sont chargées à bord de navires dits *rum* ou *gin runners*, le plus souvent vers la limite des eaux territoriales américaines soit à 12 milles des côtes. Au Canada, la limite est à trois milles pour les navires immatriculés en Grande-Bretagne, ce qui est fort opportun pour les Terre-Neuviens, citoyens britanniques. Les cargaisons sont transbordées sur des vedettes rapides qui se dirigent vers un point du littoral discret d'où elles rejoignent les lieux clandestins de vente et de consommation.

En février 1933, le reflux législatif concernant la Prohibition, orchestré par le Parti Démocrate de Roosevelt vainqueur des élections l'année précédente, commence aux États-Unis. Les interdictions tombent les unes après les autres pour aboutir à la fin de l'année à l'abrogation du 18^{ème} amendement. Les effets pervers d'une loi censée moraliser la vie quotidienne des citoyens sont bien connus. Elle a notamment abouti à un enrichissement du crime organisé. Pour Saint-Pierre-et-Miquelon, le bilan est ambivalent. La prospérité apportée par le trafic d'alcool est incontestable. Des fortunes se sont faites, plus liées à des activités passives de courtage, de manutention et d'entreposage qu'à une implication active dans la contrebande et le commerce proprement dits. Les ressources du territoire excèdent alors très largement les dépenses courantes, ce qui permet la réalisation d'un important programme de travaux publics comme le bitumage de la voirie et la rénovation des installations portuaires (Bélorgey, *op. cit.*). Le plein emploi est atteint alors même que la crise économique mondiale sévit. Cependant, après une courte période transitoire au cours de laquelle l'activité perdure grâce à l'écoulement des stocks spéculatifs encore entreposés, l'archipel se retrouve avec une industrie de la pêche sinistrée, puisque désertée pendant plus de dix ans par les marins locaux et une « prospérité factice » (Guyotjeannin, *op. cit.*) derrière elle. Un marasme économique s'installe jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. A Saint-Pierre-et-Miquelon la contrebande retrouve une déclinaison beaucoup plus modeste en s'appuyant sur un trafic d'alcool avec Terre-Neuve où il est lourdement taxé.

Si l'on fait abstraction de l'épisode exceptionnel de la Prohibition, l'examen des pratiques de contrebande entre Saint-Pierre-et-Miquelon et Terre-Neuve met en évidence l'ambivalence relationnelle entre les deux territoires. La contrebande révèle notamment les conflits d'intérêt entre d'une part les communautés de la côte sud de Terre-Neuve naturellement intéressées par les échanges avec leurs voisins français et d'autre part la sphère

marchande, des grossistes de Saint-Jean aux détaillants locaux, qui considèrent que ces relations économiques entraînent un manque à gagner. Il y a bien en matière de relations frontalières plusieurs niveaux de lecture, de l'exercice de la frontière au quotidien par les riverains aux décisions des puissances tutélaires agissant en fonction d'une combinaison d'intérêt à l'échelon planétaire en passant par le jeu des autorités provinciales, régionales, locales influencées par des opinions publiques généralement hostiles à la présence étrangère.

Le cas de Trinidad, que nous allons maintenant aborder, diffère sensiblement des deux autres pour des raisons qui tiennent notamment à l'importance des trafics de produits illicites.

2.c. Trinidad, une île au débouché de trafics issus de l'Amérique du Sud

« Creo que alli es el Paraiso Terrenal »
(Christophe Colomb, 1498)

Lorsqu'il navigue vers l'ouest dans le canal qui porte désormais son nom, entre l'île de Trinidad au nord et le continent sud américain au sud, Christophe Colomb évoque le paradis terrestre pour qualifier les terres inconnues qu'il imagine au delà de la côte basse du delta de l'Orénoque. Cette région, dont Trinidad n'est distante que de quelques kilomètres, garde à travers l'histoire une part de mystère attribuable à sa morphologie caractérisée par l'entrelacs des innombrables bras du fleuve dans une forêt de mangrove difficilement pénétrable. Cette large zone amphibie préfigure l'immensité et le vide humain relatif du plateau guyanais et de la forêt amazonienne. Seuls vivent là des groupes amérindiens à la fois isolés, peu nombreux et dont la survie est de plus en plus tributaire des velléités intrusives des colonisateurs européens. Cette région marginale appartient depuis 1811 à un pays, le Venezuela, le plus souvent en proie à une forte instabilité politique. Peu peuplée, mal contrôlée, difficilement accessible, elle est propice au développement d'activités illégales.

Nous avons vu dans les deux autres cas que le terme de contrebande s'appliquait généralement, l'épisode de la Prohibition représentant un cas à part, à des courants d'échange de produits dont l'usage et le commerce n'étaient pas légalement interdits pour autant qu'ils soient soumis à des dispositions fiscales en vigueur dans l'un ou l'autre ou dans les deux pays concernés. Tel n'est pas le cas des trafics le plus souvent évoqués entre Trinidad et le Venezuela voisin. S'il est quasiment impossible de s'appuyer sur des documents, des études et des informations précises, que ce soit dans la dimension historique ou à propos de trafics actuels, nous avons pu rassembler un certain nombre de témoignages concordants, dont ceux

émanant de Trinadiens vivant au plus près du continent sud-américain, et fréquentant les Bouches du Serpent en raison de leur métier de pêcheur. Ils font état de différents trafics concernant armes et munitions, animaux sauvages et drogues. A propos de celles-ci, l'existence d'ateliers clandestins de transformation des matières premières dans les recoins secrets du delta, ainsi que la présence d'une grosse activité d'entretien et de réparation de navires de plaisance à Chaguaramas, à la pointe nord-ouest de l'île, incitent à soupçonner des connexions pour lesquelles Trinidad représenterait un point de transbordement commode. Il convient de signaler que la contrebande d'armes constitue un trafic transfrontalier établi depuis la création même de la frontière puisqu'elle fait l'objet d'une interdiction de la part du gouvernement de Trinidad dès 1815 (Williams, *op. cit.*).

Vers la même époque, les Anglais se livrent à une tentative de contrebande d'État. A peine maîtres de Trinidad, ils considèrent, comme ils l'ont fait ailleurs, leur possession selon une vision stratégique dans une optique commerciale. Pour eux, l'intérêt de Trinidad réside d'abord dans la possibilité au départ de l'île de pouvoir introduire des produits manufacturés issus de métropole à destination des marchés sud-américains, contrevenant ainsi au principe de l'exclusif qui régit théoriquement les relations commerciales entre l'Espagne et ses colonies américaines. Cette politique déclarée des nouveaux maîtres de l'île décline d'une autre façon une fonction qui s'est développée à la fin de l'ère espagnole, période qui correspond à l'arrivée de nombreux planteurs d'origine française détenteurs du pouvoir économique. En effet, dans le contexte confus du jeu triangulaire entre l'Espagne puissance coloniale en difficulté, la France et l'Angleterre, en pleine compétition hégémonique dans la région, Trinidad devient une plaque tournante de la contrebande de produits français. Cette activité se perpétue au cours des premières années de l'occupation anglaise jusqu'à la défaite napoléonienne. La contrebande, qui atteint alors la moitié de la valeur du commerce officiel (Borde P., 1876), contribue à l'expansion de Port of Spain, plate forme de redistribution vers le Venezuela et d'autres îles des Antilles (Giacottino, *op. cit.*). Mais l'anarchie chronique caractérisant la situation politique des États sud-américains alors en gestation obère probablement l'objectif anglais de faire de Trinidad un entrepôt pour des marchandises destinées à pénétrer les marchés continentaux. On peut également émettre d'autres hypothèses pour expliquer l'abandon de cette stratégie commerciale, comme la concurrence des États-Unis ou la situation par trop périphérique de la colonie. L'Orénoque est une voie d'eau d'une ampleur exceptionnelle, mais ne fait en aucun cas communiquer l'arc antillais avec d'importants foyers continentaux de consommation. Trinidad rentre donc dans le rang et tente

de s'adapter dans un premier temps au modèle colonial basé sur la culture de la canne à sucre puis du cacao.

Les transgressions illégales de la frontière que constitue la contrebande de produits licites ou illicites s'appliquent à des marchandises. Les hommes sont également concernés par les passages plus ou moins clandestins des frontières qui leur permettent d'échapper à une atteinte à leur intégrité pour des raisons idéologiques, religieuses ou économiques.

3. Des îles refuge

« Trois degrés d'élévation du pôle renversent toute la jurisprudence, un méridien décide de la vérité, en peu d'années de possession, les loix fondamentales changent (...) l'entrée de Saturne; au Lion nous marque l'origine d'un tel crime. Plaisante justice qu'une rivière borne ! Vérité au deçà des Pyrénées, erreur au delà. »

(Pascal, *Pensées* -1670)

3.a. Jersey, île refuge pour des Français dissidents religieux puis politiques

L'immigration protestante

Au XVI^e siècle, l'une des caractéristiques de la frontière entre le royaume de France et les deux bailliages anglo-normands est de séparer deux niveaux de tolérance à la dissidence religieuse. L'époque est en effet marquée en Europe par la montée en puissance de la Réforme, doctrine qui remet en cause les principaux fondements du catholicisme romain. Sous l'impulsion de Luther (1483-1546) dans l'empire germanique, puis de Calvin (1509-1564) dans les populations francophones, les idées réformatrices se diffusent. En Angleterre, contrairement à ce qui se passe sur le continent où les théologiens construisent les doctrines, la Réforme se fonde sur l'opposition entre Henri VIII et la papauté, à laquelle le souverain anglais dénie tout pouvoir de juridiction sur l'Église d'Angleterre. La France se situe à la charnière de l'Europe méditerranéenne demeurée catholique et de l'Europe du Nord où le protestantisme finit par largement s'imposer. Les périodes de relative tolérance et de répression y alternent. Au cours de ces dernières, la sécurité des protestants est menacée. Mais, après avoir oscillé entre catholicisme et Réforme, la France ne règle que tardivement la

question de la tolérance religieuse. Aux périodes de répression par le pouvoir correspondent des fuites parfois massives à l'étranger. Dans ce contexte, Jersey et Guernesey constituent des refuges commodes. Les îles peuvent être considérées comme des espaces de cohabitation religieuse dans la mesure où le substrat catholique, nourri par la proximité de la Normandie et les liens historiques avec le diocèse de Coutances, y côtoie d'une part l'anglicanisme, religion officielle de la tutelle britannique, et d'autre part la Réforme, issue du bouillonnement théologique du continent tout proche.

Les premiers courants migratoires vers Jersey sont signalés dès 1558 avec l'arrivée sur l'île de disciples de Calvin comme le théologien Adrian Saravia (Mollet, *op. cit.*). Trois ans plus tard, le comte de Montgomery, chef des huguenots bas-normands et responsable de la mort du roi de France Henri II lors d'un tournoi, trouve refuge sur l'île en 1559. Globalement, les calvinistes y sont bien acceptés. Cette tolérance est d'ailleurs probablement facilitée par le fait que « leur séjour ici est profitable aux habitants qui peuvent leur louer des maisons et leur vendre de la nourriture » (Monteil, *op. cit.*). Jersey devient un foyer calviniste, alors que l'anglicanisme s'impose comme religion d'État en Angleterre. Même si les dispositions favorables à la nouvelle doctrine prises lors d'un synode commun aux îles Anglo-Normandes en 1576 sont abrogées 21 ans plus tard, la fonction d'asile ne se dément pas pour les protestants français.

Les guerres de religion occupent le devant de la scène géopolitique européenne jusqu'au traité de Westphalie (1648). En France, l'Édit de Nantes (1598) tarit provisoirement le flux de l'immigration. Il organise la cohabitation entre les communautés catholique - dont fait désormais partie le roi Henri IV - et protestante qui bénéficient d'une réelle liberté de culte assortie de privilèges politiques. Mais les montées concomitantes de l'absolutisme royal et d'une volonté centralisatrice et autoritaire de l'État au cours du XVII^e siècle aboutissent à la révocation de l'Édit de Nantes en 1685. De larvée et à caractère persuasif, la répression devient ouverte et coercitive. Jersey reçoit donc de nouveau son contingent de réfugiés. Comme un siècle plus tôt, les quelques centaines d'immigrés le plus souvent d'origine bas-normande (Backhurst M., 1985) constituent un apport quantitatif non négligeable pour une population insulaire estimée à environ 15 000 personnes en 1685. L'apport est également qualitatif puisque l'on attribue généralement à ces immigrés un statut social et un niveau intellectuel élevés. De l'introduction de la technique du tricotage par la première vague au dynamisme des artisans et des entrepreneurs issus de leur rang, les effets positifs relevés par les historiens sont nombreux pour les communautés insulaires, même si Jersey et Guernesey ne représentent parfois qu'une première étape vers un lieu d'exil plus lointain. L'intégration

des protestants français est symbolisée par la nomination en 1738 au titre de Lieutenant-Gouverneur, représentant la Couronne sur l'île, de Jean Cavalier*, l'un des principaux chefs de la révolte des Camisards qui avait embrasé le Haut-Languedoc vers la fin du règne de Louis XIV.

Une terre d'accueil pour les réfugiés politiques

La deuxième grosse vague d'émigrés français dans les îles Anglo-Normandes est consécutive à l'événement majeur dans l'histoire européenne que constitue la Révolution française. A partir de 1790, Jersey, qui compte approximativement 20 000 habitants, accueille plusieurs milliers de réfugiés. Parmi eux, on trouve des prêtres réfractaires, dont le nombre est parfois estimé jusqu'à 1 800 (L'Estourbeillon R., 1886), qui ont refusé d'adhérer à la Constitution civile du clergé. Refuge, Jersey est également une menace dans la mesure où elle devient un point de ralliement actif dans les menées contre-révolutionnaires. Protégée par une politique volontariste de défense de la part des autorités anglaises, l'île constitue un lieu de contact aisé entre les combattants de l'intérieur et de l'extérieur impliqués dans la lutte pour la défense puis la restauration de la monarchie sur le continent. Un régiment d'émigrés, comprenant les membres de la noblesse réfugiée sur place, est formé à Jersey sous la bénédiction de l'évêque de Bayeux. Il est engagé dans la désastreuse tentative de débarquement à Quiberon en 1795. Peu d'hommes reviennent (de Bélizal X. de, 1995), mais beaucoup de familles s'installent définitivement à Jersey (Monteil, *op. cit.*). Les conséquences y sont de plusieurs ordres. En matière religieuse, l'île illustre avec l'arrivée de ces milliers de catholiques sa propension à admettre la cohabitation de différents cultes. Celui des arrivants est toléré, à condition qu'ils ne s'adonnent pas au prosélytisme. D'un point de vue économique, l'arrivée des émigrés est saluée par les milieux commerçants qui s'opposent en l'occurrence aux États de Jersey, décidés à proposer leur expulsion au motif des troubles que leur présence entraîne sur l'île. Disposant généralement de moyens financiers élevés, ils présentent un profil de nature à se faire apprécier par les milieux des commerçants et des entrepreneurs. L'industrie du bâtiment prospère. Le commerce avec l'Angleterre est dynamisé par le surcroît de demande de biens de consommation. Les besoins en employés domestiques permettent aux plus démunis de trouver un emploi, ce qui diminue d'autant les charges des paroisses destinées à leur venir en aide.

Tout au long d'un XIX^e siècle marqué en France par une succession de régimes excluant les éléments qui lui sont hostiles, les îles Anglo-Normandes servent de refuge aux exilés qui fuient les soubresauts consécutifs aux changements de régime. Ainsi se succèdent

des opposants à la Monarchie de Juillet, à la Révolution de 1848 et au Second Empire. Victor Hugo émerge de cette catégorie de réfugiés qui apprécient la proximité avec la France, l'environnement francophone, et le respect des libertés individuelles. Celui-ci a cependant ses limites, comme le montre le séjour à Jersey du poète opposant à Napoléon III.

Victor Hugo : la tolérance jersiaise à l'épreuve

Pour échapper à la police de celui qui n'est alors que prince-président, Victor Hugo fuit la France en décembre 1851. Sept mois plus tard, afin de ne pas embarrasser le gouvernement belge, il embarque vers l'Angleterre puis, de Southampton, rejoint Jersey. Accueilli par une soixantaine de proscrits (Pouchain G., 1985), il découvre une île dont il avait quinze ans auparavant au cours d'une promenade effectuée sur le littoral du Cotentin, entre Portbail et Carteret noté à quel point elle était proche de la France. Il apprécie d'habiter une maison d'où il voit son pays et, ce qu'il relève comme un symbole de constater le fait que « le soleil se lève de ce côté-là. Bon signe » (Lettre à Charras, 1852). Constamment surveillé par le vice-consul de France, Victor Hugo multiplie les déclarations et écrits appelant à une entente entre les différentes factions s'opposant à Napoléon III. En outre, sa position radicale et avant-gardiste en matière de Droits de l'Homme ne souffre pas la moindre entorse. Une déclaration de solidarité à des proscrits, expulsés pour avoir publié une « Lettre à la Reine » ayant soulevée l'indignation de l'opinion publique jersiaise, le conduit à mettre au défi les autorités locales. Le « Et maintenant expulsez-nous ! », par lequel se termine son pamphlet trouve un écho favorable auprès d'elles puisqu'il reçoit en octobre 1855 un ordre d'expulsion signé du gouverneur de l'île. Il embarque aussitôt, accompagné de sa nombreuse famille en direction de Guernesey où il reste jusqu'à son retour en France en 1870. Les conditions de son départ de Jersey n'altèrent finalement pas les sentiments qu'il porte à l'île qui l'a accueilli puisqu'il reconnaît lors d'un discours en faveur de Garibaldi tenu à Saint-Hélier en 1860, y avoir trouvé

« Une chose sainte, sublime, inattendue : la paix (...), le repos, un apaisement sévère et profond dans cette douce nature de vos campagnes (...), dans ces vallées, dans ces solitudes (...) ».

Cette évocation montre d'abord la tolérance qui règne dans la sphère politique anglaise, puisque se retrouver *persona non grata* à Jersey n'empêche pas de s'installer à Guernesey. Ceci illustre également l'autonomie d'une part entre Jersey et sa tutelle et d'autre

part entre les deux bailliages. Cet épisode montre également l'attachement des insulaires à la Couronne britannique en tant que garante de cette situation à laquelle ils tiennent particulièrement. Du point de vue des relations avec la France, la tonalité du voisinage a changé. Si l'on continue de fortifier, notamment sur les îles, la présence d'une autorité consulaire française, l'intensité des relations commerciales (La Morandière, *op. cit.*) ainsi que le règlement à l'amiable des querelles sur les zones de pêche, sujet que nous traiterons dans la quatrième partie, montrent parmi d'autres indices que l'ère des affrontements brutaux est terminée. Cependant, même si la France choisit définitivement l'option républicaine au cours du dernier quart du XIX^e siècle, le pays est traversé au tournant du siècle par une violente querelle entre les tenants de la laïcité et les défenseurs des prérogatives religieuses. Les congrégations*, particulièrement attaquées dès 1880 par les lois Ferry, trouvent naturellement dans les îles Anglo-Normandes des lieux susceptibles d'accueillir les fonctions d'éducation qu'elles ne sont plus en mesure d'assurer dans une France où elles se considèrent comme menacées. C'est ainsi que les Jésuites, les Oblats et d'autres ordres moins connus ouvrent des établissements destinés à recevoir des étudiants français, à la grande fureur des milieux anticléricaux continentaux. Ces événements, se rapportant à une forme d'exil qui ne répond plus à une menace physique sur les personnes concernées, annoncent l'extinction de la tradition multiséculaire d'accueil à laquelle ont souscrit les îles Anglo-normandes.

Pour clore la question, signalons deux points particuliers de l'histoire de la frontière entre les îles Anglo-Normandes et la France. Le premier concerne une exception à la règle qui a toujours voulu que l'accueil ne se fasse que dans le sens continent/île. A partir de 1641, la guerre civile anglaise met aux prises le roi Charles 1^{er} avec le Parlement dont la révolte est menée par Olivier Cromwell. Jersey résiste au courant parlementaire jusqu'en 1651, année de la chute des principales forteresses de l'île, Mont Orgueil et Elizabeth Castle. Au cours de cette décennie où règne la confusion, Jersey sert de refuge au dauphin, le futur Charles II, et la France de solution de repli pour les royalistes en danger. Beaucoup plus proche de nous, l'occupation allemande de juillet 1940 à mai 1945 requalifie en deux phases distinctes les relations entre les îles Anglo-Normandes et le continent. Pendant quatre années, il n'y a plus de frontière avec la France puisque la défense des îles a été abandonnée par les Anglais lors de l'offensive allemande de juin 1940. Puis à partir de la libération de l'ouest de la France, une frontière en guerre s'établit. Jersey redevient alors pour quelques mois une menace pour le continent comme l'attestent les raids parfois meurtriers menés au départ de l'île par les commandos allemands vers la France libérée.

3.b. Trinidad et la révolution sud-américaine

Les relations avec le Venezuela changent logiquement de nature à partir de la prise de possession de Trinidad par l'Angleterre en 1797. Officiellement, rien ne doit être fait pour s'immiscer dans les affaires du voisin, toujours sous domination espagnole, mais dont le processus de libération est entamé. Cependant, à proximité immédiate d'un continent en ébullition, une île étrangère comme l'est désormais Trinidad ne peut que servir de base ou de repli pour des combattants impliqués dans les épisodes confus d'une lutte caractérisée par les renversements d'alliance entre insurgés, les trahisons, les conspirations. La priorité anglaise est d'ordre commercial. Mais la situation politique sur le continent est trop troublée pour ne pas obérer les objectifs mercantiles des Britanniques ou déborder sur l'île.

Au Venezuela, le vieux système colonial espagnol se trouve, à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles, de plus en plus soumis à la contestation. La prise de contrôle du trône espagnol par les Bonaparte en 1808 ajoute à la confusion entretenue par l'activité de plusieurs juntas opposées au pouvoir colonial. Mais celui-ci trouve dans la résistance aux Bonapartistes de Madrid de quoi alimenter, à travers l'attachement aux Bourbons, une conscience patriotique qui lui faisait peut-être défaut. L'attaque française sur l'Espagne a d'ailleurs comme conséquence indirecte de faire de celle-ci l'alliée objective des Anglais. Le renoncement de ces derniers à envisager une opération de grande envergure sur le continent sud-américain, invasion pour laquelle Trinidad aurait constitué une base commode, constitue une conséquence des événements européens.

Deux personnages marquent l'histoire de l'émancipation du Venezuela. Le premier est Francisco Miranda, aventurier né en 1750, parti très tôt en Europe où il fréquente les milieux progressistes en Russie, en France et en Angleterre. Ce personnage, qui allume au Venezuela la mèche révolutionnaire, essaie également de promouvoir l'idée de la révolution sud-américaine à Washington. De retour dans la région, il fait de Trinidad la base de plusieurs tentatives de déstabilisation de la colonie espagnole. Plusieurs mouvements révolutionnaires sont alors représentés sur l'île, parfois soutenus en sous-main par Thomas Picton*, premier gouverneur britannique de l'île. Après plusieurs échecs, Miranda rencontre en 1810 à Londres Simon Bolivar, qui a fait de l'indépendance et de l'union politique des régions septentrionales du continent l'objectif de son engagement. Le *Libertador*, né en 1783, fait partie de cette aristocratie créole qui, au Venezuela, domine une population composée par ailleurs d'Amérindiens plus ou moins christianisés, d'esclaves d'origine africaine et de métis. C'est à l'intérieur de cette classe, très liée à l'économie de plantations, que se reconnaissent pourtant

les éléments les plus sensibles au contexte européen marqué par la philosophie des Lumières et les idées de la Révolution française.

La tentative conjointe de prise de pouvoir par Miranda et Bolivar échoue et les loyalistes reprennent en main une situation compromise. Le premier est capturé, trahi par les partisans du second, qui lui-même doit d'enfuir avant de reprendre la lutte en Nouvelle-Grenade. C'est à cette époque que l'expédition dite des « 45 Immortels » composée pour une bonne part de réfugiés vénézuéliens à Trinidad part de Chacachacare, sur l'île de Margarita, et établit une tête de pont à l'est du pays, dans la région du bassin de l'Orénoque (www.pantrinidad.com), futur bastion et point de départ de la lutte finale de Bolivar pour l'indépendance. Cette implication de la colonie britannique dans les affaires du voisin continental contrarie les desseins commerciaux anglais. Les autorités réagissent à l'activisme affiché des partisans de l'émancipation en proclamant la neutralité de l'île en 1815. Les dispositions afférant à celle-ci prévoient la déportation et le bannissement pour toute personne coupable de se livrer à la livraison d'armes à destination du continent (Williams, *op. cit.*). Les Anglais n'accordent donc pas leur soutien à Bolivar. Celui-ci trouve, d'une part à travers un jeu d'alliances entre les différentes factions d'insurgés et d'autre part en se servant de la Jamaïque et d'Haïti comme bases de repli, la clé de l'émancipation qui se concrétise en 1821 par la proclamation d'indépendance du Venezuela. C'est le premier pas vers la concrétisation éphémère du grand rêve bolivarien d'une République de Grande Colombie associant Colombie, Équateur, Panama, Pérou et Venezuela. Parachevée en 1824, cette construction voit son processus de délitement débiter dès 1826. A la mort de Bolivar en 1830, le Venezuela devient un État souverain. L'instabilité est un mot faible pour qualifier le contexte politique du pays sud-américain. L'implication de Trinidad comme base pour les insurgés vénézuéliens trouve donc d'autres illustrations au cours des décennies suivantes. On peut notamment citer la période d'insurrection entre 1870 et 1888 (Singh K., 1997).

Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon se distingue de celui de Jersey et de Trinidad. En effet, les caractéristiques de l'histoire de Terre-Neuve ne permettent pas d'inscrire l'île canadienne dans le modèle de construction politique qui s'applique à la France et au Venezuela, caractérisé, selon des modalités certes fort différentes, par un processus d'émancipation où la violence tient une place importante dans le jeu politique. Terre-Neuve est, rappelons-le, un dominion britannique jusqu'en 1949. C'est une île périphérique du continent nord-américain, chroniquement sous peuplée. Au début du XIXe siècle, sa population n'excède pas 20 000.habitants pour une superficie de 110 000 km². L'histoire de

Terre-Neuve jusqu'à son intégration à la confédération canadienne est marquée par le balancement entre le maintien négocié avec la métropole sous forme du statut de dominion et le rattachement au Canada. Mis à part à l'occasion d'émeutes à caractère économique, elle ne prend jamais un caractère politique violent susceptible de générer des flux de réfugiés auxquels Saint-Pierre-et-Miquelon aurait pu servir d'asile. C'est plutôt l'inverse qui se produit au cours de la Seconde Guerre mondiale. Avant l'intervention de l'expédition menée par Muselier, le Canada constitue alors une échappatoire pour plusieurs dizaines d'hommes qui s'engagent dans les Forces Françaises Libres.

On pourrait estimer que rien de ce qui précède dans ce sous-chapitre n'est spécifique aux îles. Il convient cependant de noter que les échanges de personnes en situation de réfugiés sont déséquilibrés. La mutation de la notion de refuge, qui évolue du champ politique vers le champ économique, au fur et à mesure de la stabilisation des relations frontalières soit dans les trois cas à partir de 1815, confirme cette caractéristique.

CHAPITRE IV
STRATÉGIES INSULAIRES VERS LE PROCHE ET LE LOINTAIN

Nous avons vu dans les chapitres précédents concernant successivement Préhistoire et Protohistoire, Antiquité, Moyen-Âge et Époque Moderne de quelle façon les îles avaient parfois pu être impliquées dans les circulations de marchandises et de personnes. Voyons maintenant comment évolue cette tendance à l'Époque Contemporaine, qui commence selon l'histoire académique en 1789. Plus que l'année du déclenchement de la Révolution française, la date de 1815, année au cours de laquelle se trouvent soldés les conflits qui opposent la France aux autres puissances européennes, nous paraît constituer une charnière. Ceci se vérifie particulièrement à propos de Jersey et de Saint-Pierre-et-Miquelon puisque la France et l'Angleterre entament alors un processus de normalisation de leurs relations. Pour Trinidad, et plus largement pour la région caraïbe, l'ère des turbulences liées aux conflits de souveraineté dans le contexte colonial s'achève également au début du XIXe siècle, période au cours de laquelle s'émancipe le continent sud-américain. Ceci ne signifie pas que la stabilité règne dans les entités politiques nouvellement créées. Mais les questions de souveraineté coloniale sont soit définitivement réglées en ce qui concerne la plus grande partie de l'Empire espagnol, soit relativement stables pendant environ un siècle et demi pour l'Empire britannique. Dans les trois cas cette nouvelle donne géopolitique frontalière contribue à permettre aux îles de développer leurs systèmes de relations selon une dialectique entre le proche et le lointain.

1. Jersey : Extension capitalistique externe et développement *in situ*

1.a. Le contrôle du négoce de la morue par les Jersiais en Gaspésie

L'intégration de Jersey aux réseaux commerciaux maritimes étendus est un élément diachronique dont les premières manifestations connues remontent à la période protohistorique (*cf.* p. 117). Elle s'enrichit d'une ample extension transatlantique grâce au contrôle, qui dure 119 ans entre 1767 et 1886, par les maisons jersiaises de la filière morutièrre sur les côtes canadiennes du golfe du Saint-Laurent, plus précisément sur la côte sud de la Gaspésie. A cet égard, l'ouvrage de Rosemary Ommer (*op. cit.*) *Outpost to Outport*, sous-titré *A structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery 1767-1886*, représente une référence. Il permet de comprendre, au-delà de la seule question du négoce de la morue, comment cette entreprise constitue un maillon essentiel entre le rapport historique des Jersiais avec les circuits commerciaux maritimes et les ressorts capitalistiques plus récents des opérateurs de l'île, dont l'orientation actuelle vers l'ingénierie financière porte la marque. L'auteur évoque par ailleurs un élément persistant de la stratégie des Anglo-Normands, habiles à profiter au

maximum de l'ambiguïté de leurs situations, spatiale et institutionnelle. Ce passage mérite d'être cité intégralement tant il rend compte de façon explicite de cette aptitude :

« The Chamber's principal weapon were the traditional strategies of the island. It used the constitutional ambiguity of Jersey's relationship with Britain as a manoeuvring device with which to gain economic leverage or economic breathing space, and it sought to manipulate the mistrust of England for France by constant reminders both of Jersey's loyalty and its geographically advantageous position close to the coast of France in the not unlikely event of an outbreak of hostilities. With such an arsenal, the Chamber hoped to gain the full cloak of British protection, which was needed if Jersey merchants were to survive in the interstices of Anglo-French commercial power, in either Europe or the New World. »

(Ommer, *op. cit.*)

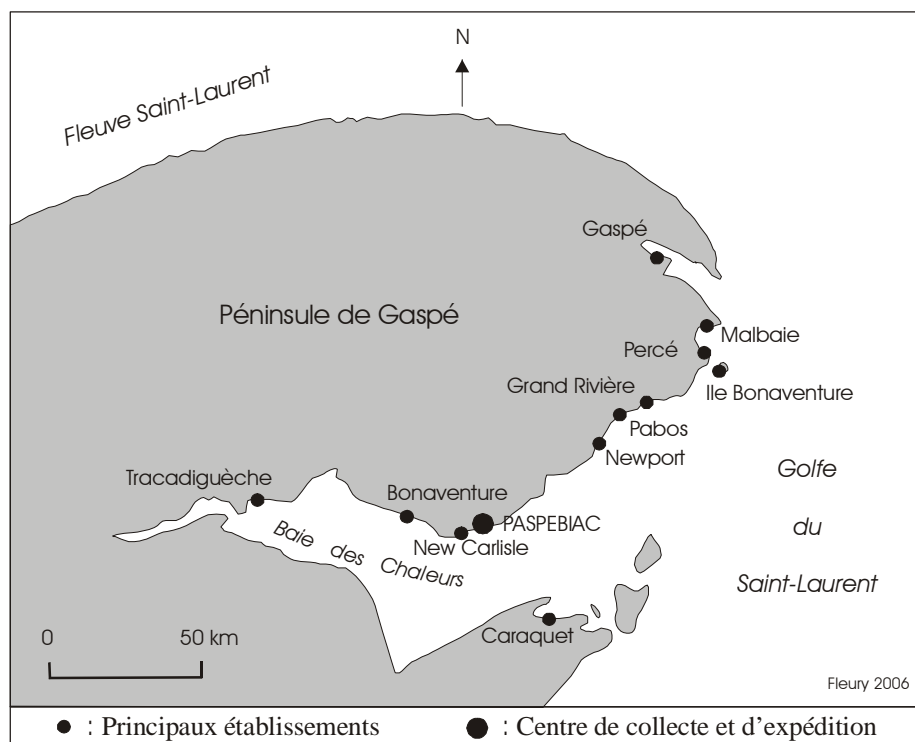
Le lien entre le statut particulier de Jersey et son autonomie décisionnelle est ici mis en évidence, comme l'est celui qui unit, en terme de montée en volume du capital accumulé, la contrebande, la course et le négoce de la morue. Évoquons maintenant l'histoire des compagnies jersiaises et plus particulièrement celle de la *CRC (Charles Robin Company)*, qui domine pendant toute la période concernée.

La pêche à la morue, leviers commercial et capitalistique

La compagnie *Robin, Pipon and Co* est créée en 1765 dans la paroisse de Saint-Brelade, à Saint-Aubin, port principal de l'île avant d'être détrôné par Saint-Hélier. Elle fonde la même année son premier comptoir de commerce à l'île Madame, située dans le détroit de Canso, à proximité de l'île du CapBreton. Elle s'inscrit ainsi dans une tradition qui remonte au début du XVII^e siècle de commerce de la morue avec Terre-Neuve (Lepage A., 1983). La fin des possessions françaises en Amérique du Nord - à la seule exception de Saint-Pierre-et-Miquelon -, scellée par le traité de Paris en 1763, offre aux Jersiais la possibilité d'étendre leurs activités à des secteurs du littoral exploités depuis longtemps par les Français et reconnus comme étant particulièrement prolifiques. Il s'agit de la côte de la Gaspésie, définitivement désertée dès 1758 par leurs occupants dont les établissements ont été incendiés par les troupes du général Wolfe, futur vainqueur de la bataille des Plaines d'Abraham. La création de la compagnie, dont Charles Robin* devient le dirigeant principal, est liée à la soudaine disponibilité de ce gisement halieutique. En 1766, Robin choisit le site de

Paspébiac* comme étant le mieux apte à devenir le coeur du système de collecte et de distribution.

Carte 15 : Principaux établissements de pêche liés aux compagnies jersiaises en Gaspésie

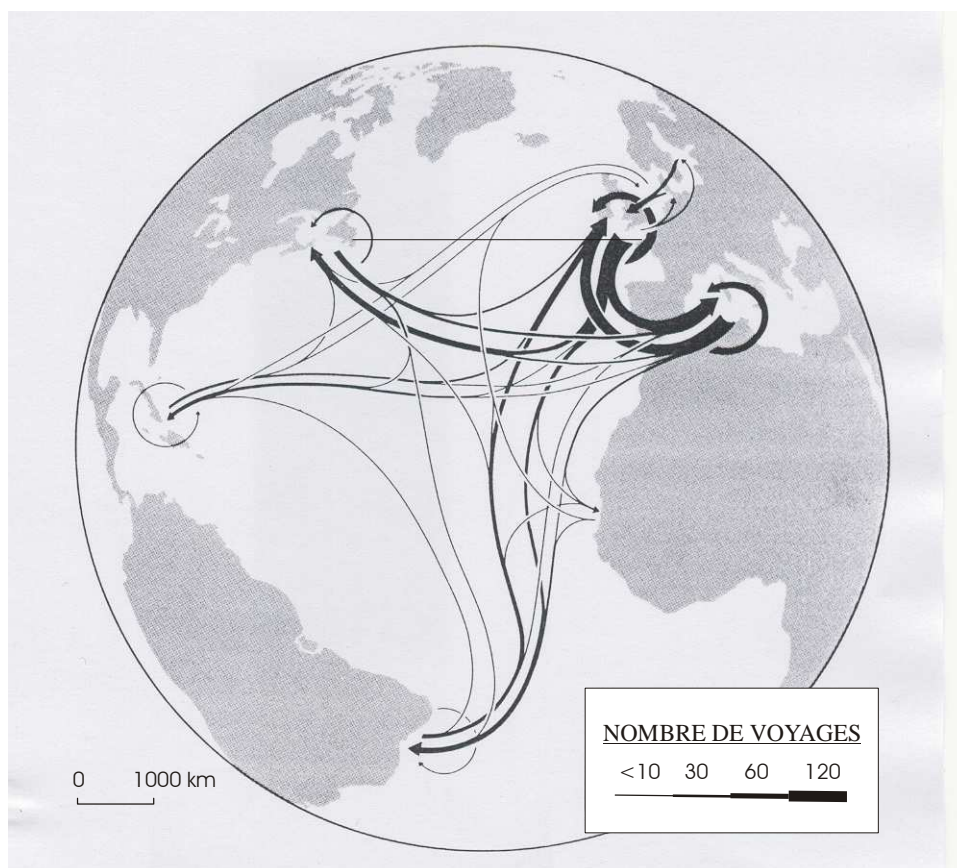


Source : Ommer

Là convergent les goélettes chargées de collecter la morue dans les différents postes de pêche de la côte gaspésienne. De là partent et arrivent les navires à destination de l'Europe, des Antilles ou de l'Amérique du Sud. Paspébiac joue *grosso modo* pour Jersey le rôle que Saint-Pierre joue pour les pêcheurs français. Précisons que la *CRC* est concurrencée à partir de 1830 par d'autres compagnies, le plus souvent créées par certains de ses anciens cadres, telle la *Le Boutillier Brothers Co*, qui s'installe juste à côté d'elle à Paspébiac. Mais les productions cumulées de ces nouvelles sociétés ne parviennent pas à dépasser celle de la maison pionnière (Lepage, *op. cit.*). Si l'on se réfère à l'ensemble des pêcheries de l'Amérique du Nord, celle-ci est l'un des plus gros opérateurs. Elle contribue fortement à mettre le total des volumes traités par les maisons jersiaises au niveau de celui des

compagnies anglaises. Sa production de morue sèche²¹ oscille de 18 273 quintaux (1830) à 56 587 (1866) pour la période allant de 1826 à 1877 (Ommer, *op. cit.*).

Carte 16 : Les voyages effectués par des armements jersiais pendant l'année 1850



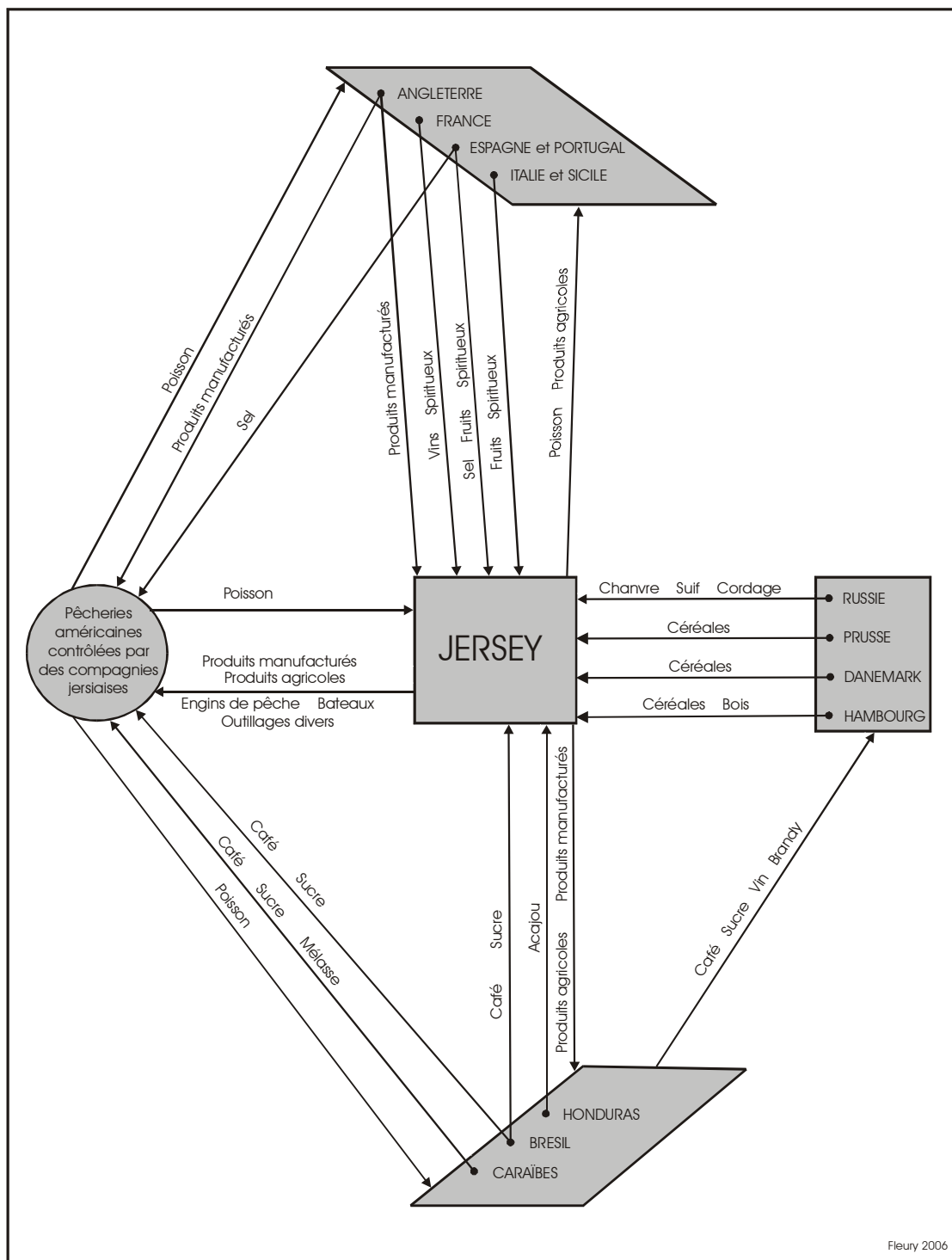
Sources : Ommer

La production est écoulee vers trois destinations principales, selon des intensités variables dans le temps, en fonction des fluctuations de la demande et du niveau de concurrence. Le plus constant en volumes et dans le temps est le marché italien qui peut absorber jusqu'à la moitié de la production de la CRC, soit 10 000 à 20 000 quintaux le plus souvent livrés à Naples, Ancône, Bari et Civitavecchia, d'où les navires jersiais repartent avec

²¹ Le poids des prises est à multiplier environ par quatre puisque la morue perd les trois quarts de son poids en séchant sur les grèves, étendues de galets aménagées sur les grèves.

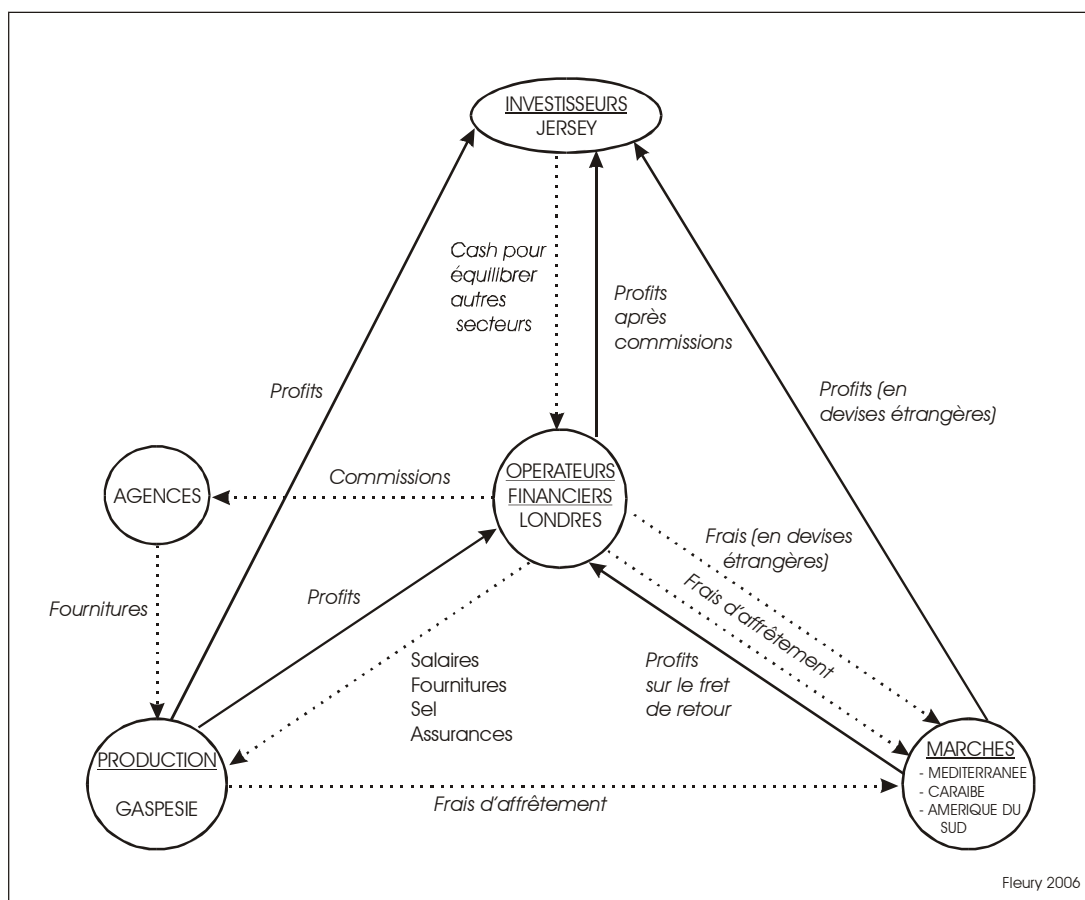
les produits méditerranéens. L'Espagne et le Portugal, où les navires se fournissent en sel, complètent l'aire européenne de livraison.

Figure 9 : Structure et nature des flux commerciaux impliquant Jersey vers 1830



Les Antilles constituent le deuxième pôle vers lequel est acheminée la morue de qualité inférieure destinée à nourrir les travailleurs, esclaves puis libres, des plantations. Les navires en repartent chargés de mélasse, de sucre, de cacao, de café, de rhum. Les ports du *Nordeste* brésilien complètent un dispositif commercial qui permet de diversifier les profits. Car en plus de sa valeur marchande qui permet au capital jersiais de dégager d'importants profits, la morue constitue un levier commercial, qui génère d'autres flux productifs. A tous les stades des circuits transatlantiques, il y a des bénéfices à faire, que ce soit au magasin général sur les lieux de pêche, sur les marchés proprement dits, ou avec le fret qui remplit les cales des navires une fois débarrassées de leurs morues. Mais au-delà du simple contact avec les marchés, les navires de commerce de Jersey - comme ceux de Guernesey d'ailleurs - fréquentent les ports des cinq continents (Jamieson, *op. cit.*). Le graphique suivant permet de voir à quel point, si la place financière de Londres est au cœur du dispositif, c'est Jersey qui est à son sommet et qui en récupère les bénéfices.

Figure 10 : Structure des flux financiers de la *Perrée Brothers Co* (1847-1856)



Source : Ommer

Les implications sociales sont encore bien présentes dans les évocations à caractère muséographique qui jalonnent au XXI^e siècle les côtes de la Gaspésie. L'élément qui domine est celui de la dépendance des pêcheurs vis-à-vis des compagnies. Les cadres de celles-ci ainsi que les employés destinés à gérer les magasins viennent tous de Jersey. Ils doivent être protestants pour ne pas qu'une connivence d'ordre religieuse vienne interférer dans les affaires. Le célibat est également une condition requise à l'obtention d'un emploi tout entier tourné vers l'exploitation maximale du travail des pêcheurs. Ceux-ci sont d'origines diverses. Un certain nombre d'Acadiens qui végétaient dans des ports de l'Ouest français ont été amenés par Charles Robin dès les premières années. Des pêcheurs sont recrutés à Jersey et au Québec. Des loyalistes américains, contraints à l'exil par l'accession à l'indépendance des États-Unis, s'installent également. Nous avons pu constater, dans les saynètes jouées par des acteurs dans différents centres d'interprétation du littoral gaspésien, à quel point le ressentiment à l'égard des maisons jersiaises était présent dans le discours lié à la mémoire collective des habitants de la région. Le sort du pêcheur à la côte est probablement plus enviable au quotidien que celui de son collègue aux bancs qui passe plusieurs mois dans la puanteur et l'humidité du navire constamment en pêche. Sur le littoral de la baie des Chaleurs, on rentre tous les soirs chez soi. Cependant, le pêcheur et sa famille sont sous la dépendance du gérant jersiais de la pêcherie qui est donc à la fois leur seul fournisseur et leur seul client. Sur le comptoir du magasin général, on trouve deux registres. Sur l'un se trouvent consignées les dépenses correspondant aux fournitures nécessaires à tous les aspects des vies professionnelle et familiale du foyer : matériel de pêche, vêtements, produits alimentaires de base. Sur l'autre, l'employé note les ventes de morue que le pêcheur n'a pas d'autre choix que de céder à la compagnie. Celle-ci tient donc tous les éléments transactionnels du système, de la vente du matériel de pêche à l'acheminement du poisson vers les lieux de consommation. La dette est inévitable et le pêcheur est constamment obligé de la poursuivre. L'appréciation du prix de la morue constitue donc un point crucial des relations entre le gérant et le pêcheur, puisque le prix peut passer du simple au double en fonction de critères de qualité toujours établis par le premier. Venu visiter les communautés catholiques des régions maritimes, Joseph-Octave Plessis, évêque de Québec, personnage éminent des scènes politique et religieuse du début du XIX^e siècle au Canada, juge sévèrement le système puisqu'il écrit que

« Paspébiac est l'endroit central du grand commerce de morue de MM. Robin. Ils y ont leur comptoir et leur principal magasin, et sont propriétaires d'une étendue de terre considérable. Les habitants auxquels ils se sont rendus nécessaires sont des espèces de serfs entièrement dans leur dépendance ; ils ont concédé à trente trois d'entre eux trente trois arpents de terre de front sur dix de hauteur, en sorte que chaque colon n'ayant que dix arpents en superficie pour sa part ne peut vivre qu'avec le secours de la pêche, et que, se trouvant hors d'état d'en faire les avances nécessaires, il est toujours endetté au bourgeois, toujours à sa disposition, exposé à être mis à bord de quelqu'un des bâtiments de la compagnie, et à faire le voyage en qualité de matelot, lorsque des dettes sont rendues au point de ne pouvoir être acquittées par la pêche. »

(Plessis J.-O., 1811-1812)

Le quasi monopole des compagnies tenues par des Jersiais dure dans cette région jusqu'en 1886. A partir de cette date des restructurations conduisent à une prise de contrôle par des Canadiens, même si parfois le nom de la compagnie perdure. L'effacement de Jersey est lié à des difficultés financières consécutives au rétrécissement et à l'encombrement des marchés traditionnels, particulièrement celui de Naples vers lequel afflue alors du poisson norvégien (Lepage, *op. cit.*). Cette crise sert de révélateur à un scandale qui met en cause un éminent personnage de l'île, Philip Gosset, à la fois trésorier des États de Jersey et l'un des principaux associés des compagnies *Robin* et *Le Boutillier*. Des créanciers représentant les intérêts de milliers d'épargnants à Jersey obtiennent la saisie des actifs des deux compagnies. Les pêcheurs sont ainsi mis au cœur de l'hiver en situation de famine, ce qui entraîne des émeutes et l'organisation de secours d'urgence par les autorités canadiennes. La *Robin* renaît ensuite sous le même sigle – *CRC* - mais le jeu des alliances ne permet plus ensuite de la considérer comme étant gérée par les opérateurs jersiais.

L'épisode que nous venons d'évoquer met en évidence une tendance dont nous verrons dans la prochaine partie les plus récents développements. Il s'agit de l'externalisation de l'économie insulaire. Les compagnies jersiaises exploitent non seulement les bancs de poissons proches du littoral canadien, ce qu'ont également fait pendant des siècles des centaines de milliers de pêcheurs européens, mais ils exploitent également la force de travail des pêcheurs locaux. C'est une base économique externe qu'offre cette double exploitation. Le fait que cette industrie permette d'une part la création d'emplois pour des Jersiais et d'autre part génère des bénéfices est perçu comme moins important que l'opportunité qu'elle offre en terme d'intégration dans les réseaux commerciaux à l'échelon planétaire (Ommer, *op. cit.*). En ce qui concerne les établissements du littoral canadien, le titre de l'ouvrage de

Rosemary Ommer exprime bien quel sort est réservé aux régions soumises à une telle dépendance. *Outpost* peut se traduire par « avant-poste », point avancé d'un processus dynamique décidé et financé en l'occurrence dans la métropole jersiaise. Peu à peu, au gré des mutations et des crises, les établissements gaspésiens deviennent des *outports*, « ports éloignés du centre de commerce » en situation périphérique donc. A Jersey même, l'externalisation de l'économie illustrée par le long épisode gaspésien est progressivement associée à un affermissement local de l'économie grâce au dynamisme du secteur agricole.

1.b. L'immigration de travailleurs agricoles français à Jersey

L'établissement de liens commerciaux après 1815

Comme cela semble logique entre des populations séparées par quelques dizaines de kilomètres, des liens commerciaux ont toujours existé, souvent, comme on l'a vu, sous forme de contrebande pour contourner les tendances protectionnistes des gouvernements. La fin des conflits franco-anglais rend désormais possible les trafics au grand jour. Les îles reçoivent alors pour des sommes relativement considérables des produits alimentaires de leurs voisins continentaux (Monteil, *op. cit.*). Le port de Carteret envoie par exemple quantité de bovins, de moutons, de volailles, de produits laitiers et de foin (Barros J., 1991). Les ports de la région, Cherbourg, Granville ou Portbail, connaissent des trafics similaires. Des liaisons régulières permettent à des marchandes granvillaises de venir chaque samedi exercer leur gouaille mercantile au marché de Saint-Hélier, fait souligné avec une légère condescendance par un chroniqueur jersiais cité par La Morandière (*op. cit.*) qui évoque

« les nombreuses femmes de Granville, gentilles et fraîches de teint, dans le costume de leur pays natal, et aguichantes sous une coiffure à elles propres, exposent et débitent les divers objets qu'elles font venir de leur pays ; tels que de la viande, des volailles, des œufs, du beurre, du fromage, des fruits, etc.. Une ou deux rues dans le voisinage de ces marchandes d'outre-mer s'appelle aussi le quartier des Français. Bon nombre d'elles y ont des échoppes où elles étalent à l'envi les unes des autres leurs denrées et attirent les regards des passants par leurs fréquents appels qu'elles ne cessent pas de leur faire pour les engager à étrenner les marchandises. Quoiqu'un peu rustiques dans leurs manières et ayant pour l'ordinaire le verbe haut, on leur doit la justice de dire qu'elles sont franches et loyales dans leurs affaires et que sous le rapport des bonnes mœurs elles sont irréprochables. »

(Ouless, vers 1850)

Le milieu du XIXe siècle apparaît comme un âge d'or de ces relations commerciales de voisinage bien établies. Cependant des mesures tenant à la prophylaxie entraînent une fermeture des ports anglais aux animaux venant de France. Saint-Hélier les imite en 1883 et les habitudes commerciales disparaissent. Mais la révolution agricole, qui touche précocement les îles Anglo-Normandes, entraîne d'autres flux, cette fois-ci humains, appelés à servir un secteur en pleine mutation.

L'expansion agricole à Jersey au XIXe siècle

Le développement qualitatif de l'agriculture à Jersey repose sur un ensemble de facteurs favorables. Les différents auteurs sont tous d'accord avec les dépliant touristiques : les conditions climatiques, que ce soit du point de vue de l'ensoleillement, de la température ou de la pluviosité, sont bonnes. La déclivité nord-sud des terres est favorable et d'excellentes possibilités d'amendement existent grâce à la récolte des algues sur le littoral puis à l'importation du guano* sud-américain qui arrive au port, à quelques kilomètres donc des exploitations. A ces atouts s'ajoute le fait que l'agriculture côtoie le capitalisme marchand, dans un système mû par une volonté éprouvée d'intégration économique. Son développement s'appuie en outre sur la valorisation d'un savoir véhiculé par les sociétés corporatistes. Le rôle précurseur de la *Royal Jersey Agricultural and Horticultural Society (RJAHS)*, créée en 1833, est à ce titre exemplaire et ceci même si son influence est battue en brèche par des sociétés locales. Celles-ci se créent en réaction à un caractère jugé trop résolument proche de l'*upper middle class* à la britannique, dont le *gentleman farmer* représente l'archétype (Monteil, *op. cit.*). Son action s'applique particulièrement aux deux filières emblématiques de la spécialisation agricole à Jersey, la culture de la pomme de terre et l'élevage bovin. Fondée sur un modèle répandu en Angleterre, la *RJAHS* se caractérise par la volonté de promouvoir l'excellence des productions agricoles à tous les stades, de la sélection des semences à la commercialisation. Attentive à la diffusion des meilleures connaissances en la matière par des conférences et des expérimentations, elle contribue fortement à dynamiser la culture à forte valeur ajoutée de la pomme de terre. Cette espèce, plutôt considérée comme caractéristique d'une alimentation de base, est généralement associée à une économie de subsistance dont l'évocation est éventuellement assimilée à des crises majeures. Dans un premier temps, l'île avait déjà développé la culture d'exportation d'une pomme de terre de qualité standard, dont la production passe de 1 400 tonnes en 1810 à 17 670 tonnes 30 ans plus tard. Mais une crise due au mildiou conduit les milieux agricoles concernés à opter pour une amélioration qualitative de la production qui débouche en 1870 sur l'introduction de la célèbre espèce

Royal Fluke, bientôt rebaptisée *Royal Jersey Fluke*. La transformation de la pomme de terre en un produit haut de gamme, proposé en primeurs par exemple sur le marché huppé de *Covent Garden* à Londres, illustre bien la matérialisation commerciale d'une conjonction de savoir-faire.

Ce parfum d'aristocratie rurale est également présent dans la promotion de la race bovine jersiaise appelée à un succès mondial grâce à ses qualités laitières et à ses critères de sélection draconiens. Là encore s'illustre la précocité de la vision des opérateurs insulaires. La *RJAHS* joue également un rôle moteur dont le point d'orgue est la création d'un *Herd Book** dès 1866, soit dix-sept ans avant celui de la race normande, garant de l'authenticité des animaux diffusés très largement dans le monde et notamment aux États-Unis. Grâce aux efforts organisationnels de la filière, la stagnation du nombre de bovins présents sur l'île (autour de 12 000) et exportés annuellement (autour de 2 000) entre 1866 et 1900, s'accompagne d'une recherche systématique de l'amélioration de la qualité. Alors qu'en Normandie la masse des éleveurs peine à suivre les précurseurs (Frémont A, 1977), on peut émettre l'hypothèse que l'organisation, forcément ramassée en raison de l'étroitesse de l'espace insulaire, contribue à la qualité générale de l'offre commerciale. L'excellence se nourrit des différentes proximités, qu'elle soit horizontale lorsqu'elle juxtapose sur quelques dizaines de kilomètres carrés des opérateurs intervenant à différents niveaux de la filière, ou verticale lorsqu'elle rassemble sur le même espace réduit quelques centaines de professionnels confrontés à une forte émulation. Le secteur agricole, après les milieux marins et commerciaux de l'île, s'inscrit donc précocement dans un système d'exportation et d'intégration à large amplitude servi par la cadence des services proposés par les compagnies maritimes fréquentant les quais de l'île. Cette ouverture sur le monde nécessite *in situ* à l'autre extrémité de la filière un nombre important de travailleurs.

Une filière de main d'œuvre française bien adaptée aux objectifs anglo-normands

Jersey a donc besoin d'une main d'œuvre nombreuse et peu qualifiée pour l'arrachage saisonnier des pommes de terre et l'entretien du cheptel. L'île à elle seule ne peut la fournir, d'autant plus que la période la plus lucrative, correspondant à une mise sur le marché de la pomme de terre primeur, s'étale sur quelques semaines, au cours desquelles la quantité de travail à fournir est considérable. Une main d'œuvre issue des populations riveraines du golfe Normand-Breton présente pour les recruteurs un certain nombre d'avantages. La méfiance envers la possibilité d'une forte immigration britannique constitue un élément notable dans la psychologie des propriétaires terriens et exploitants anglo-normands. Encore une fois

l'Angleterre est implicitement priée de s'acquitter envers les îles de sa dette éternelle en échange de leur pseudo fidélité originelle, et de laisser aux insulaires une large autonomie quant aux choix économiques devant assurer leur prospérité. Contrairement aux vœux émis par le gouvernement britannique, la solution française est donc privilégiée. Elle présente aux yeux des exploitants jersiais l'avantage de concerner des populations proches, spatialement et linguistiquement, et d'une frugalité bienvenue en terme de rétribution (Monteil, *op. cit.*). Il faut dire que les régions dont elles sont issues sont dans le contexte français marquées par un fort retard. Les départements concernés par cette émigration saisonnière sont en premier lieu les Côtes-du-Nord puis la Manche et l'Ille-et-Vilaine. Ils appartiennent à une France de l'Ouest profondément rurale. L'agriculture ne parvient pas à faire vivre une population contrainte de recourir à un ensemble de métiers annexes, qui, lorsqu'ils périclitent, l'entraînent, pour peu que les récoltes soient mauvaises, dans de graves crises économiques (Gautier É., 1950). Les Côtes-du-Nord présentent entre 1850 et 1950 des indices d'un retard économique important. Le département de la Manche reproduit dans une moindre mesure cette caractéristique. Plusieurs milliers de Français viennent donc chaque année travailler dans les exploitations jersiaises. Trois types de permis de séjours liés au travail sont octroyés par les autorités de l'île. Le premier est accordé pour la récolte de la pomme de terre de mi-avril à mi-juillet. Le deuxième court sur six mois, de janvier à juillet pour les travailleurs ayant décroché un contrat supplémentaire dans une autre production. Le troisième concerne pour un an les personnes embauchées à l'entretien du cheptel pour l'hiver.

Vu la détresse économique dans laquelle se trouvent dans leurs régions d'origine les travailleurs français immigrés, il n'est pas étonnant qu'ils soient d'une part peu regardants sur les conditions d'accueil et d'autre part peu exigeants sur le montant des salaires. Les premières sont généralement rudimentaires, quand des délais dans le début des travaux ne les amènent pas à goûter à une hospitalité dont la description par un agronome anglais – cité par Monteil - en visite à Jersey en 1880 emprunte à une terminologie qui s'applique généralement au règne animal :

« These poor people came over too soon, the crop being very late. Their case was a sad one, as they came over with scarcely any money, and they could not afford to pay for lodgings. Since in the previous year they had herded so thickly in the cheap lodgings of the town as to leave a great deal of disease behind them, the authorities had fitted up the cattle market,

to the extent of putting straw in the shed and pieces of sailcloth in front, for their reception. Over six hundred of them, men, women and children, slept in these comfortless lodgings. »
(Bear, 1888)

A la ferme, les témoignages recueillis en 1996 par Monteil auprès de personnes ayant travaillé à Jersey, font état de dures conditions. Selon l’auteur, les références au fait de coucher dans la paille apportent une « connotation quasi-animale » qui marque encore les enfants des personnes ayant vécu dans de telles conditions au début du XXe siècle. D’autres visions quelque peu édulcorées, telles celles d’un agronome français, expriment une disposition à s’en accommoder au nom des personnes concernées :

« Les hommes couchent sur des sacs remplis de paille étalés sur le plancher ; la promiscuité ne leur est pas désagréable, ils ne cherchent pas à se procurer un peu plus de confort, ce qui souvent serait possible. La cuisine est faite en commun, tous sont heureux d’être ensemble pendant leur déplacement et trouve cette vie plus simple et plus agréable. »

(Galichet P., 1912)

Le savant conclut cependant que « on ne s’imagine pas un Jersiais ou un Anglais acceptant cette organisation, il aurait d’autres exigences ». Ce manque d’exigences qui convient tant aux uns et aux autres peut encore s’expliquer par le fait que dans les Côtes-du-Nord, le montant des salaires versés aux ouvriers agricoles s’élève vers 1900 à seulement la moitié de la moyenne française (Minois G., 1987). Mis à part la période de la Première Guerre mondiale, cette filière d’immigration ne connaît pas de fléchissement notable avant 1930, lorsque le gouvernement britannique hausse le ton eu égard à la crise économique globale. Il considère à cette occasion qu’il y a des parties de l’Empire britannique qui souffrent moins que d’autres et les engage à faire preuve de solidarité. Les États de Jersey sont donc priés de privilégier une solution britannique en terme d’embauche. Les autorités insulaires obtempèrent sans enthousiasme pour les saisons 1931 et 1932. L’année suivante, on fait de nouveau appel aux travailleurs bretons. Après la Seconde Guerre mondiale, la filière s’éteint progressivement. La hausse importante des salaires dans le secteur agricole français, en partie due à la pénurie d’hommes jeunes appelés en Algérie, tarit naturellement cette source. Les recruteurs se tournent alors vers Madère, où des populations, elles aussi

confrontés à la marginalité économique, sont prêtes à remplacer les Français, dont le niveau de vie est en train de décoller, et à venir à Jersey vendre leur force de travail.

2. Saint-Pierre-et-Miquelon : L'ouverture sur le monde par la pêche

2.a. L'intégration à la filière halieutique

Dans le cadre des traités de Paris (1763, 1814) puis de Vienne (1815), l'unique raison de la pérennisation d'une possession française en Amérique du Nord consiste, que ce soit dans l'esprit des autorités françaises ou *a fortiori* dans celui des Britanniques, à admettre la nécessité de la mise à disposition d'une base saisonnière aux pêcheurs français venant de métropole. Ces concessions confirment l'importance économique d'un système spatial qui conduit bon an mal an des milliers – ou le plus souvent quelques dizaines de milliers - de pêcheurs sur les bancs et ceci pendant plus de quatre siècles. Jusqu'au XIX^e siècle, eu égard notamment à l'instabilité en matière de souveraineté, les pratiques de pêche cantonnent Saint-Pierre-et-Miquelon dans un rôle somme toute mineur. A partir de 1816, année du redémarrage, la situation géopolitique enfin stable de la région permet à la colonie de jouer de façon continue le rôle que lui ont dévolu les autorités. L'intégration dans les circuits commerciaux triangulaires ou quadrangulaires transatlantiques pourrait rappeler le cas de Paspébiac, notamment dans les fonctions de collecte et de redistribution. Mais, contrairement à la station gaspésienne, le développement *in situ* conduit à une captation partielle du système par des opérateurs locaux, établissant ainsi un clivage constitutif de l'identité de l'archipel. Celui-ci acquiert puis maintient avec la métropole une situation de concurrence. Les armateurs locaux, sans faire réellement de la grande pêche, font tout de même de la pêche d'exportation. On peut estimer que la communauté de Saint-Pierre-et-Miquelon a outrepassé le rôle de simple base saisonnière de pêche à proximité des bancs que souhaitaient lui assigner les autorités françaises. L'archipel a donc bénéficié, contrairement aux petits établissements terre-neuviens proches, de l'effet d'entraînement joué par la pêche métropolitaine.

L'histoire de la pêche à Terre-Neuve a fait l'objet d'une abondante littérature, de la plus quantitative, comptant les tonnes de morue, à la plus naturaliste s'intéressant aux conditions de vie extrêmes réservées aux « Galériens des brumes²² ». Rappelons-en donc seulement les grands traits et leur rapport avec la colonie. Deux types de pêche à la morue cohabitent traditionnellement dans l'Atlantique du Nord-Ouest. Le premier est la pêche aux

²² Expression empruntée au titre d'un témoignage écrit par le capitaine cancalais René Convenant (1991).

bancs, à la morue dite « verte ». Les navires armés dans les ports métropolitains stationnent de mars-avril à septembre sur les bancs, le plus souvent sans toucher terre. La morue est traitée à bord, conservée par salaison et quand les cales en sont remplies, on fait route vers les marchés européens. Le second est dit « à la morue sèche ». Les navires venus de métropole mouillent dans une baie abritée. Un établissement à terre, comprenant les différents ateliers de traitement du poisson et les installations sommaires nécessaires à la vie quotidienne, est selon les cas construit ou restauré. Chaque jour, les hommes partent pêcher dans de petites embarcations. La morue est mise à sécher sur les graves, lits de galets recouvrant les grèves, ou sur les vigneaux, échafaudages de piquets et de branchages. Les secteurs littoraux où se pratique ce type de pêche comprennent essentiellement les côtes du golfe du Saint-Laurent et celles de Terre-Neuve. Les Français, chassés de Gaspésie, conservent depuis le traité d'Utrecht (1713) des droits exclusifs sur le *French Shore* (cf. carte 35 p. 424), soit plusieurs centaines de kilomètres de littoral terre-neuvien, ce qui ne va d'ailleurs pas sans les plus grandes difficultés avec les communautés anglophones disséminées sur ces côtes (La Morandière, *op. cit.*). La pêche à la morue sèche se pratique également à partir de Saint-Pierre même. L'intensification des deux principales fonctions du port, d'une part centre de collecte, de traitement et de distribution vers les marchés, et d'autre part centre d'avitaillement et de fournitures diverses aux navires explique l'explosion de sa fréquentation. En 1904, les mouvements de 1 302 unités locales de petite taille, de 1 163 bateaux étrangers et de 482 navires métropolitains y sont enregistrés (Chapelot J. *et al.*, 1987), accréditant l'image maintes fois évoquée de la « forêt de mâts » qui encombre les quais et le barachois*. C'est à la fois l'apogée du rapport entre la grande pêche et Saint-Pierre et le début d'un brusque déclin. Celui-ci est dû à plusieurs facteurs. Il s'agit d'abord de la modernisation des techniques de pêche et des moyens de transport qui conduisent à moins souvent relâcher à terre, ainsi que l'explique un auteur de la première moitié du XXe siècle :

« Lorsqu'on a commencé à employer, pour la pêche, de grands trois-mâts et des chalutiers à vapeur, les relâches à Saint-Pierre sont devenues de plus en plus rares, parce que ces navires pouvaient emporter de France assez d'approvisionnements, même en eau potable, pour toute la campagne ; et que, d'autre part, quand les chalutiers avaient besoin de charbon, ils allaient le chercher aux mines de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Il est vrai que, au début, des bateaux de pêche des Grands Bancs venaient, vers le milieu de la saison, décharger à Saint-Pierre leur morue, qui était alors transportée, à Bordeaux principalement, par des long-courriers. Toutefois, cela est devenu l'exception, car les

vaisseaux de pêche, aujourd'hui, ont toutes facilités pour conserver le poisson à bord, et ils évitent ainsi la perte de temps que causait une relâche dans la colonie. Soit dit en passant, le nouvel état de choses est regrettable en ce qui concerne Saint-Pierre, sous un autre rapport encore : quand les chasseurs long-courriers venaient dans ce port chercher la morue déposée par les banquiers, ils apportaient à la colonie des marchandises françaises, à des tarifs de transport très réduits. »

(Tricoche G., 1929)

Par ailleurs, l'abandon en 1904 des droits exclusifs sur le *French Shore*, disposition intégrée dans un ensemble de renégociations impulsé par la nouvelle tonalité des relations franco-anglaises connue sous le nom d'Entente Cordiale*, est, même s'il ne faut pas en exagérer la portée (Bélorgey, *op. cit.*), dommageable pour les intérêts économiques de l'archipel. Il y est en outre considéré comme une concession à haute valeur symbolique à l'égard d'un voisin terre-neuvien perçu comme attaché à la perte de la colonie française.

S'il convient de distinguer Saint-Pierre de Miquelon où parviennent de façon très atténuée les échos des quais cosmopolites de l'agglomération principale de l'archipel, celui-ci malgré son isolement au large d'un littoral terre-neuvien très faiblement peuplé, joue un rôle d'interface. La fonction synaptique de mise en contact que l'on attribue aux ports et à certaines îles, même de petite taille comme Saint-Pierre, peut être illustrée par l'exemple de la diffusion vers l'Europe de l'utilisation du doris, embarcation à fond plat d'origine américaine adoptée par les pêcheurs, qui se fait à partir de la colonie (Rieth A., 1989 ; 1990). Celle-ci peut être considérée comme

« centre technique (...) de la pêche française dans les parages, (...) plaque tournante des influences de ce secteur nord-américain sur la pêche métropolitaine. »

(Chapelot *et al.*, *op. cit.*)

2.b. La composition de la population

Saint-Pierre-et-Miquelon, simple abri inhabité quand Jacques Cartier y passe en 1536, sert donc petit à petit de point de fixation pour une partie des personnes impliquées dans le système que nous venons d'évoquer. Son peuplement progressif se présente comme un agrégat original constitué par différents apports de population dont la diversité contredit le

cliché assimilant parfois l'archipel à un isolat démographique. Le répertoire des mariages sur une période couvrant la plus grande partie du XIXe siècle permet de s'en convaincre.

Tableau 8 : Lieux de naissance des personnes ayant contracté un mariage à Saint-Pierre-et-Miquelon entre 1816 et 1889

Lieu de naissance	Nombre	Pourcentage
TOTAL	3215	100
France	2872	89,33
<i>dont :</i>		
Saint-Pierre-et-Miquelon	1437	44,69
Métropole	1435	44,63
<i>dont (départements) :</i>		
Manche	561	17,44
Basses-Pyrénées	233	7,24
Ille-et-Vilaine	222	6,90
Côtes-du-Nord	133	4,13
Autres	286	8,89
Étranger	343	10,66
<i>dont :</i>		
Terre-Neuve	189	5,87
Autres	154	4,79

Source : Girardin

L'origine des contractants se répartit presque également entre Saint-Pierre-et-Miquelon et la métropole. Certains pêcheurs métropolitains, essentiellement d'origine normande, bretonne ou basque, viennent d'abord seuls faire la saison de pêche puis font venir leur famille et s'installent à l'année. D'autres hivernent à Saint-Pierre pour éviter le coût d'un aller et retour, se marient sur place, parfois avec une Terre-Neuvienne. Jusque vers 1850, les conserveries basques se développent et amènent leurs employés. Les fonctionnaires métropolitains constituent progressivement une autre composante de la population. Les Mi'kmaq, peuple amérindien allié traditionnel des Français lors des conflits avec les Anglais,

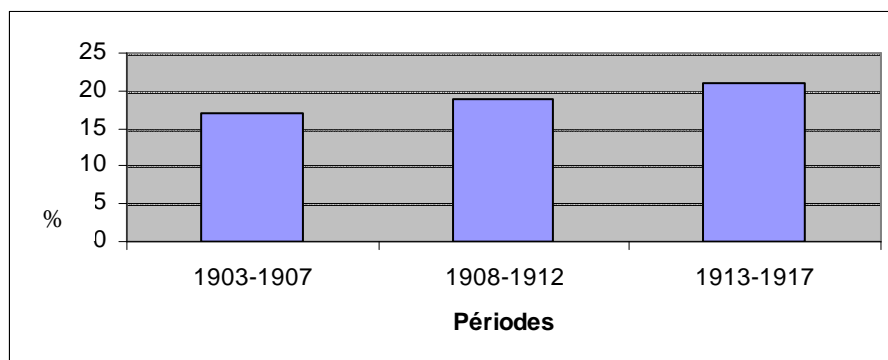
représentent un autre apport démographique jusqu'à maintenant peu mis en évidence (Martijn C., 1996).

Cette diversité constitue un élément de fierté dans le discours d'un certain nombre d'habitants qui relève ainsi l'originalité du peuplement de l'archipel. Telle personne, au patronyme d'origine normande, a du sang amérindien par sa grand-mère. La mère de telle autre, portant un nom basque par son mariage, est native de Terre-Neuve. Sans que cela ait été démontré par une enquête, des propos concordants, font état d'une estimation de l'ordre de 50 % d'habitants ayant une ascendance terre-neuvienne. La référence à cette composante terre-neuvienne nous permet d'évoquer la nature des relations entre les deux voisins.

2.c. Un rapport dominant/dominé avec les voisins terre-neuviens

L'assimilation des personnes originaires de Terre-Neuve se fait en douceur et sans conséquence linguistique. Elle concerne essentiellement des femmes, ce qui explique le peu de traces dans l'anthroponymie locale des noms à consonance anglo-saxonne, alors que Saint-Pierre-et-Miquelon ne se situe qu'à 20 kilomètres du Canada anglophone. Sur les 189 personnes nées à Terre-Neuve recensées par Rodrigue Girardin (1990), on compte seulement dix-huit hommes. Deux facteurs concordants incitent ces femmes à venir à Saint-Pierre. Il s'agit d'une part de la misère à laquelle est confrontée la population essentiellement d'origine irlandaise des petites communautés littorales du sud de Terre-Neuve. Fuyant les dures conditions de vie que leur offrait leur île natale dans la première moitié du XIXe siècle (Joannon, *op. cit.*), ceux qui ont choisi Terre-Neuve traversent l'Atlantique pour en trouver du côté américain le pendant marginal et périphérique. D'autre part, l'archipel a besoin d'emplois féminins non qualifiés notamment au cours des périodes de prospérité comme la fin du XIXe siècle et la Prohibition. Ainsi au cours de la seule période 1880-1889, correspondant d'une part à la dernière décennie recensée par Girardin et d'autre part au début d'un épisode économique dynamique pour l'archipel, 75 mariages concernent des femmes venues de la grande île voisine. La présence significative des femmes originaires de Terre-Neuve apparaît dans le tableau suivant puisqu'il est admis que sous la catégorie retenue de « nées en Amérique du nord » se cache une quasi-totalité de personnes originaires de l'île voisine de l'archipel français.

Figure 11 : Pourcentage de femmes nées en Amérique du Nord entre 1903 et 1917 recensées à Saint-Pierre-et-Miquelon en 1982



Source : RGP 1982 - INSEE

Les nouvelles venues s'intègrent par le mariage. Elles sont donc les bienvenues dans la mesure où elles ne déséquilibrent pas la composition de la population. Ce souci est probablement présent à l'esprit des autorités qui contraignent environ 200 ressortissants de Terre-Neuve à regagner leur île lorsque, juste avant la Seconde Guerre mondiale, l'archipel sombre dans le marasme économique après l'euphorie de la Prohibition (Guyotjeannin, *op. cit.*). Les conditions d'un rapport dominant/dominé sont donc réunies entre les voisins. Saint-Pierre-et-Miquelon est une colonie petite mais active, totalement soumise aux aléas d'une filière dans laquelle elle est impliquée à tous les stades, mais cependant *de facto* intégrée dans des circuits commerciaux à large amplitude. De son côté, la côte sud de Terre-Neuve est peuplée de façon éparse par de petites communautés, isolées les unes des autres, qui survivent en pratiquant une petite pêche vivrière. Saint-Pierre-et-Miquelon entretient avec son voisinage des relations marquées par le déséquilibre. Celles-ci sont ambivalentes dans la mesure où elles regroupent à la fois des liens matrimoniaux, des échanges économiques le plus souvent sous forme de contrebande, et des rapports tendus avec les autorités terre-neuviennes. Ces dernières ont du mal à accepter la présence d'un « corps étranger » à proximité de leurs côtes et reprochent au gouvernement britannique, qui reste son autorité tutélaire jusqu'à l'intégration de Terre-Neuve dans la confédération canadienne en 1949, son peu d'empressement à défendre ses intérêts.

Le contexte colonial joue un rôle encore plus significatif dans l'effacement des relations de voisinage entre Trinidad et le continent.

3. Trinidad : Intégration au système colonial britannique

3.a. La société trinitadienne à la prise de souveraineté par l'Angleterre

La colonie espagnole qui tombe aux mains des troupes anglaises du major Abercromby en février 1797 connaît depuis une vingtaine d'années des évolutions importantes dans la composition de sa population. La dualité historique post-colombienne Amérindiens/Espagnols est alors moribonde. Les Amérindiens sont marginalisés dans les missions créées par les moines capucins à la fin du XVII^e siècle, en voie d'extinction, rongés par la déculturation et les effets désastreux pour eux du contact avec les Européens. Au XIX^e siècle leur déclin s'accélère puisque leur nombre passe de 2 200 en 1789 à moins de 100 vers 1870 (De Verteuil L., 1858). De leur côté, les éléments hispanophones de la population, s'ils ne partent pas tous avec la garnison espagnole à l'issue de la défaite, se cantonnent à des métiers du petit commerce tels ces tenanciers d'échoppes des bas quartiers de Port of Spain décrits par Naipaul comme contribuant à « maintenir l'ambiance vénézuélienne de la ville ». Le premier apport décisif en terme de décollage économique est celui d'un autre couple - organiquement associé celui-là - qui associe les planteurs français, dont l'immigration a été encouragée par les autorités espagnoles, aux esclaves d'origine africaine qui leur sont attachés. Enfin, les nouveaux arrivants anglais sont sous le regard suspicieux du gouverneur Picton qui les classe volontiers dans la catégorie des « rebuts de l'humanité » (Robinson H., 1836) auxquels il promet le gibet à la moindre incartade (Naipaul, *op. cit.*).

L'esclavage est la clé de voûte de l'économie de plantation qui prévaut sur l'île. A la date de la prise de contrôle par les Anglais, on trouve 468 établissements, dont le tiers de canne à sucre et le reste de café, de cacao, de coton et de tabac (Brereton, *op. cit.*). L'extension de leur surface totale de 34 500 hectares, quoique imparfaitement mise en valeur, témoigne d'un essor récent lié aux dispositions très avantageuses de la cédule de 1783. Le système de plantation incarne à travers ses rigidités et ses contradictions toute la complexité de la société qu'il structure. Le maître blanc et l'esclave noir sont les deux figures qui dominent si l'on s'en tient aux archétypes. Mais ce modèle racial bipolaire est d'abord mis à mal par l'émergence de planteurs mulâtres. Le métissage, élément prédominant dans les sociétés caribéennes, est répandu à Trinidad dans la mesure où on y trouve à la fin du XIX^e siècle la plus forte proportion de Blancs de toutes les îles environnantes et que le ratio hommes/femmes est, en ce qui les concerne, particulièrement bas (Brereton *op. cit.*). Ensuite la présence d'une population noire libre originaire des îles voisines constitue un phénomène

qui trouble la société coloniale. Parmi eux on trouve des esclaves fugitifs appelés « neg-marrons », issus d'autres îles et notamment Tobago. Ils trouvent à Trinidad un asile menant à l'affranchissement *de facto* dans la mesure où ils ne sont inquiétés ni dans un premier temps par les autorités espagnoles ni ensuite par les autorités anglaises. Enfin ultime avatar de la complexité des rapports socio-raciaux dans cette partie du monde, un certain nombre de gens de couleur libres sont planteurs et utilisent des esclaves sur les terres que la cédule de 1783 leur avait permis d'acquérir. Les chiffres du recensement de 1808 donnent de façon précise le rapport numérique entre les différentes composantes de la population.

Tableau 9 : Composition de la population de Trinidad en 1808

Esclaves	21 895
Population libre de couleur	5 450
Blancs	2 476
dont :	
Anglais	1 147
Français	781
Espagnols	459
Autres	89
Amérindiens	1 635
Chinois	22
TOTAL	31 478

Source : Williams

Quoique numériquement très dominant, les esclaves sont proportionnellement beaucoup moins présents que dans d'autres colonies. Les Britanniques sont confrontés à deux gros problèmes. Ils prennent en effet possession d'un territoire dans lequel d'une part les Français constituent le groupe dominant économiquement et d'autre part la population libre de couleur forme le groupe le plus important, si l'on excepte les esclaves. Le débat constitutionnel est d'abord différé en raison de la pratique dictatoriale de Thomas Picton, premier gouverneur de la colonie, mandaté par Londres pour assurer la sécurité dans l'île et en assurer l'emprise par l'Angleterre. Il s'ouvre réellement entre la Couronne et les planteurs à la suite de sa mise à l'écart en 1804. Ces derniers réclament un système qui garantirait leur

représentation au sein d'une assemblée élue, selon un modèle en place dans d'autres colonies britanniques de la région comme la Jamaïque ou la Barbade. En fonction de la composition particulière de la population de l'île, cette organisation politique porte en germe aux yeux de la Couronne le danger de voir le pouvoir législatif passer aux mains des citoyens libres les plus nombreux, qui sont en l'occurrence ceux de race noire. Le système finalement adopté est celui de la *Crown Colony*, où le gouverneur est assisté d'un conseil uniquement délibératif. La colonie est ainsi directement rattachée à la Couronne britannique. C'est la première fois qu'un tel dispositif, appelé ultérieurement à devenir la règle, est appliqué dans une colonie britannique (Williams, *op. cit.*).

Les différents auteurs consultés sur la société trinitadienne du début du XIXe siècle font unanimement état d'un contexte démographique et ethnique complexe dans ce qui n'est qu'une microsociété insulaire d'environ 30 000 habitants mais au sein de laquelle se côtoient, s'amalgament, s'ignorent, s'affrontent parfois, les composantes d'un microcosme ethnique, racial, linguistique, social à spectre particulièrement large. Les conséquences de l'abolition de l'esclavage conduisent à un renforcement de cette caractéristique.

3.b. Trinidad, laboratoire pour l'abolition de l'esclavage

Nous venons de voir que le débat constitutionnel a été en partie centré sur la situation de la population noire libre. La question des esclaves, de très loin les plus nombreux, se pose également en arrière plan. Le débat sur l'abolition est né en Angleterre vers 1780. Son principal instigateur en est l'homme politique et philanthrope William Wilberforce* qui rejoint le courant anti-esclavagiste. Son influence est grande auprès de son ami, le premier ministre William Pitt. Mais les convictions abolitionnistes de ce dernier se perdent dans les manœuvres politiques. Les conflits avec la France et les questions relatives à l'influence respective des deux puissances eu égard à l'enjeu commercial majeur que représente le marché sucrier, prennent d'abord le pas sur l'amorce des convictions humanistes dans une partie de la classe politique. D'un autre côté, la supériorité de Saint-Domingue, colonie française, dans la production sucrière, aiguise en Angleterre les velléités abolitionnistes, et ceci d'autant plus que Pitt s'attache à la promotion du sucre des Indes produit « sans esclavage ni oppression d'aucune sorte ». Il voit là une possibilité d'étrangler la production sucrière des Antilles où les Français mènent le jeu (Williams, *op. cit.*). Cependant, toujours à propos de la France, et même si les premières mesures révolutionnaires concernent seulement les hommes de couleur libres, la prise de conscience de la nécessité d'abolir l'esclavage

émerge par le biais de la suppression de la prime aux armateurs négriers, mesure prise sur la proposition de l'abbé Grégoire. Cette décision constitue le prélude à une abolition décrétée par la Convention en février 1794. Cette évolution est probablement de nature à interférer dans l'action du gouvernement anglais et ceci d'autant plus que la révolte de Saint-Domingue brouille le jeu en laissant espérer aux colonies britanniques une ouverture de marchés. Mais finalement, si l'on s'en tient à l'Angleterre, puisqu'en France le recul est patent avec le rétablissement de l'esclavage en 1802 par Napoléon 1^{er}, les arguments des tenants du maintien du système esclavagiste font long feu dans un contexte économique qui leur est de moins en moins favorable. Les abolitionnistes reprennent les idées d'Adam Smith qui défend la supériorité économique de la main d'œuvre libre par rapport au travail servile dans la culture de la canne qualifié de « main d'œuvre la plus coûteuse » et « la moins productive du monde » (1776). Un rapport du *Private Council* estime le rapport de productivité de un à trois entre les deux options. Enfin des considérations macroéconomiques à l'échelon de l'Empire britannique mettent en doute la viabilité économique globale du système commercial dans lequel est intégrée la traite des esclaves (Williams, *op. cit.*).

Lorsque les Anglais s'emparent de Trinidad, leur nouvelle possession est loin de présenter les caractéristiques d'une colonie économiquement performante. Deux solutions s'opposent pour lui permettre de rejoindre la Jamaïque et la Barbade dans cette catégorie. La première prône l'introduction massive d'esclaves. Elle l'emporte dans un premier temps puisque leur nombre passe de 10 009 en 1797 à 19 709 en 1802 (Brereton *op. cit.*). Mais l'alternative consiste pour les abolitionnistes à envisager Trinidad comme une colonie expérimentale qui serait mise en valeur par des Européens, des Chinois ou encore des Vénézuéliens. C'est dans ce contexte incertain qu'intervient le premier pas législatif vers l'abolition avec l'interdiction en 1806 de l'importation d'esclaves dans les nouvelles colonies britanniques, disposition constituant un prélude à l'abolition générale de la traite dans l'Empire britannique qui intervient l'année suivante. Le fait que la nouvelle colonie ne soit mise en valeur que de façon très partielle incite les autorités coloniales à la considérer comme un laboratoire. C'est donc à Trinidad que sont testées des dispositions visant à contrôler le nombre et les conditions de vie des esclaves. Ainsi que le décrit un agent du *Colonial Office* en 1812,

« Trinidad is a subject for an anatomy school or rather a poor patient in a county hospital on which all sorts of surgical experiments are tried, to be given up if they fail and to be practised on others if they succeeded. »

(Williams, *op. cit.*)

Les 27 années qui séparent l'abolition de la traite de l'émancipation des esclaves sont marquées par le bras de fer entre les planteurs et la composante abolitionniste des autorités coloniales qui cherche à resserrer le nœud législatif autour du système esclavagiste. L'affrontement est d'autant plus crucial qu'un nombre croissant de planteurs issus d'îles moins fertiles convergent vers Trinidad avec leurs esclaves. Un trafic illégal inter-îles, sur lequel les autorités locales ferment plus ou moins les yeux (Lara, *op. cit.*) se développe également. Pour mettre fin à ces pratiques le *Slave Registration Bill* de 1816 prévoit la mise en place d'un bureau d'enregistrement pour comptabiliser les esclaves et en empêcher l'immigration clandestine. En 1832, le gouverneur en place met fin à la traite interne aux Caraïbes et au laxisme en matière de répression en menaçant de poursuivre les contrevenants et de saisir les esclaves introduits illégalement. Parallèlement l'*Amelioration Order* (1824) prévoit la nomination d'un « protecteur des esclaves », la suppression des marchés et du travail le dimanche, la diminution des peines de fouet. Il encourage également les mariages. L'abolition définitive, conséquence d'un processus issu de la convergence entre d'une part un projet humaniste d'abord soutenu par quelques précurseurs, relayé en Europe par la montée d'une conscience sociale, et d'autre part une évidence économique progressivement établie, est décidée en 1833. Elle devient effective le 1^{er} août 1834, *Emancipation Day* dans toutes les colonies britanniques. La question de la main d'œuvre libre se pose désormais avec acuité.

3.c. L'arrivée d'une population originaire du subcontinent indien

La colonie se caractérise par une grosse quantité de terres disponibles et un manque de main d'œuvre chronique que la nouvelle situation ne peut qu'amplifier. Si l'émancipation ne bouscule pas la hiérarchie sociale, elle permet aux anciens esclaves de monnayer leur force de travail dans un contexte de pénurie. Mais il apparaît vite évident qu'ils n'ont généralement pas envie d'éprouver leur nouveau statut dans le même cadre socio-économique que celui qui était le leur avant 1834. Planteurs et autorités finissent par le reconnaître non sans se livrer parfois à une justification du système esclavagiste qui ne cache pas l'incommensurable mépris dans lesquels sont tenus les anciens esclaves, comme en témoigne ce qu'écrit Jules Duval, écrivain et observateur français des questions coloniales en 1859, rapporté par Eric Williams,

« L'important problème de l'immigration est en voie de règlement. La solution semble avoir été trouvée, à la condition de ne tenir aucun compte des anciens esclaves et de leurs descendants, qui, laissés à eux-mêmes, sans la paternelle sollicitude de leurs anciens maîtres, ont rechuté dans la barbarie. »

Mais la mise en valeur de Trinidad ne peut se concevoir en dehors de l'économie de plantations dans laquelle la production sucrière constitue le principal élément. Une phase transitoire au cours de laquelle les esclaves nominalement libérés sont soumis entre 1834 et 1838 à un statut dit *apprenticeship*^{*}, prévoit leur maintien sur les plantations. Mais le règlement de la question passe obligatoirement par l'immigration selon des règles qui permettraient aux planteurs de contrôler les employés en les cantonnant à leurs lieux de travail. Plusieurs sources d'immigration sont possibles. La plus naturelle est celle des anciens esclaves originaires des autres colonies de la région pour lesquels Trinidad présente un fort pouvoir d'attraction. Mais leur tendance à préférer l'installation en ville plutôt qu'à la campagne et leur peu d'intérêt pour le service des planteurs font que leur arrivée ne représente pas la solution aux problèmes de la colonie. D'autres possibilités sont explorées sans beaucoup de succès en direction des États-Unis et de la Sierra Leone. Ce ne sont pas forcément les candidats à l'immigration qui manquent, mais plutôt leur adéquation à un marché du travail marqué par des conditions d'existence contraignantes dans les plantations. L'immigration européenne est envisagée. Mais, susceptible de permettre l'émergence d'une classe moyenne de propriétaires, elle ne semble pas adaptée au modèle d'une colonie. Sa source la plus significative concerne l'île portugaise de Madère qui envoie plusieurs centaines de personnes entre 1881 et 1890 après en avoir expédié un premier contingent décimé par les maladies tropicales en 1846 (Brereton, *op. cit.*). Là encore, les objectifs des nouveaux arrivants ne correspondent généralement pas à ceux des autorités. La solution à la pénurie de main d'œuvre est finalement dans une large mesure trouvée à l'intérieur de l'Empire britannique, grâce à l'arrivée d'un nombre considérable de personnes originaires d'Inde. On vient de voir que Pitt souhaitait promouvoir le sucre indien au détriment du sucre antillais, mais ce sont finalement les travailleurs indiens qui viennent largement contribuer 50 ans plus tard à sa production. L'immigration indienne à Trinidad représente environ la moitié des 220 000 nouveaux venus qui y ont convergé entre le milieu du XIXe siècle et 1963, au lendemain de l'indépendance (Giacottino, *op. cit.*). Le gouverneur Woodford^{*} avait déjà souligné l'intérêt de se tourner vers le subcontinent indien en 1824 en estimant que

« The cultivators of Hindostan are known to be peaceful and industrious. An extensive introduction of that class of people accustomed to live on the produce of their own labour only, and totally withdrawn from African connections or feelings, would probably be the best experiment for the population of this island where the King has the power of enacting the laws and regulations he may think fit for their protection and support and

where the sil is grateful and probably corresponds much with that of their own country. But without their priests (...), their families, their plants and seeds, the success of such a plan could not be expected. »

(Lettre de R. Woodford au Secrétaire d'État aux Colonies)

Les premiers contingents arrivent une vingtaine d'années plus tard. Le maître d'œuvre en est le *Colonial Office*. Placés directement en Inde sous la juridiction anglaise, les paysans originaires de la plaine du Gange présentent beaucoup d'avantages. Ce sont des ruraux, habitués à travailler la terre sous une forte chaleur. Selon les Anglais, la dureté de leurs conditions de vie devrait contribuer à leur faire considérer les conditions d'immigration comme une opportunité à saisir. L'immigration, autorisée par le gouvernement en 1844 concerne la Jamaïque, la Guyane britannique et Trinidad. Cette année-là on inaugure une immigration régulière qui ne s'achève qu'en 1917.

Tableau 10 : Nombre de personnes originaires de l'Inde introduites dans les colonies anglaises entre 1838 et 1917

Guyane Britannique	238 000
Trinidad	145 000
Jamaïque	21 500
Grenade	2 570
Saint-Vincent	1 820
Sainte-Lucie	1 550

Source : Williams

Alors que la composante d'origine indienne représente au début du XXI^e siècle le premier groupe ethnique de l'île, l'objectif d'un établissement définitif n'était dans un premier temps pas recherché par les autorités. Les arrivants disposent d'ailleurs d'un billet de retour gratuit. Les résultats très mitigés des premières arrivées mettent rapidement en évidence le manque d'assise légale des engagements réciproques de l'employé et de l'employeur (Brereton, *op. cit.*). La main d'œuvre recrutée s'avère elle aussi difficile à maintenir sur les plantations dans la mesure où rien ne l'y oblige d'un point de vue contractuel. Les autorités anglaises s'emploient alors rapidement à rectifier le tir juridique. Elles mettent donc au point en 1847 un protocole sur mesure appelé *Indentured* Indian*

Labour, dans le cadre d'une ordonnance qui fixe les engagements de chacun. Le concept d'*industrial residence* y est développé. Le travailleur immigré doit cinq années de travail effectif avant de pouvoir bénéficier de son billet de retour en Inde. Des peines de prison sont prévues pour le non respect de cette disposition. Le statut des travailleurs devient encore plus contraignant à partir de 1854. La période de validité du contrat passe à dix ans et son évolution se caractérise par une volonté de stabiliser le plus possible la main d'œuvre sur les plantations. L'ouvrier ne peut ainsi pas quitter la plantation pendant les heures de travail sans fournir un ticket de sortie justifiant son absence.

Les planteurs font généralement peu d'efforts pour offrir de bonnes conditions de vie à leurs employés (Williams, *op. cit.*). En outre, les manœuvres des planteurs visant, sous le prétexte d'une pénurie de main d'œuvre, à en provoquer un afflux synonyme de baisse des salaires, contribuent à détériorer la situation. Les inévitables révoltes sont réprimées sans douceur. Cependant, peu d'Indiens retournent dans leur pays. La communauté connaît une mutation progressive qui se caractérise par l'abandon du statut de travailleur sous contrat au bénéfice de celui de petit propriétaire. Ce changement lui permet de développer une organisation et des pratiques sociales traditionnelles largement compromises par la vie dans les plantations. C'est le début d'un processus de bipolarisation de la société trinitadienne qui s'appuie à grands traits sur deux composantes, l'une d'origine africaine globalement urbaine et l'autre d'origine indienne largement rurale. C'est également au plus profond de la campagne, dans les plantations de cacao, que se diffuse une immigration issue du Venezuela tout proche.

3.d. Les Cocoa Panyols : du Venezuela à Trinidad

«Jusqu'à une époque assez récente, alors que sur la rive vénézuélienne on s'éclairait à la lampe à pétrole, les lumières électriques de Port of Spain et de San Fernando illuminaient le lointain. »

(Giacottino, *op. cit.*)

Dans sa thèse, Jean-Claude Giacottino précise qu'en 1921 on dénombre 4 135 personnes nées au Venezuela et résidant à Trinidad alors qu'elles étaient 2 195 en 1871. Même s'ils rendent compte d'une probable sous-estimation, ces chiffres, qui ne représentent respectivement que 1 % et 1,2 % environ du total de la population, montrent une immigration vénézuélienne à Trinidad numériquement très faible eu égard à la proximité. Il est même

difficile d'en connaître au premier abord l'ampleur tant le sentiment qui prévaut lorsque l'on s'intéresse à cette population est celle de l'oubli, symboliquement illustré dans la catégorisation des lieux de naissance dans les différents recensements.

Tableau 11 : Lieux de naissance de la population de Trinidad au recensement de 1921

Lieu de naissance	Nombre	%
Trinidad	243 302	71,04
Antilles Britanniques	47 344	13,83
Inde	37 341	10,90
Europe et autres territoires	7 094	2,07
Tobago	3 361	0,98
Grande-Bretagne et autres territoires britanniques	2 322	0,67
Chine	1 344	0,39
Afrique	177	0,05
Indéfini	198	0,05
Total	342 483	99,98

Source : Giaccotino

Le recensement de 1921 est intéressant dans la mesure où le début du XXe siècle constitue l'apogée de la venue d'ouvriers agricoles vénézuéliens à Trinidad. On constate que la catégorie « Venezuela » n'existe pas, ni « Amérique du sud » d'ailleurs. Il apparaît que cette population ne peut être comptabilisée que dans la catégorie « Europe et autres territoires ». La composante hispanophone de Trinidad devenue colonie britannique est d'ailleurs généralement peu évoquée dans les ouvrages historiques. Par exemple, Eric Williams n'en fait aucune mention dans son *History of the People of Trinidad and Tobago* (*op. cit.*). Le terme de *amorphous* employé par Yelvington en 1993 pour qualifier une identité espagnole « heretofore unexamined in the Trinidadian literature » rend compte de son caractère diffus. L'ouvrage de Sylvia Moodie-Kublalsingh *The Cocoa Panyols of Trinidad* (1994) représente donc une rare et précieuse entreprise de mise en lumière d'une communauté qui a été progressivement dissoute dans la catégorie *mixed* des classifications officielles. L'histoire des « *cocoa panyols* », comme on nomme de façon péjorative ces laboureurs, s'inscrit

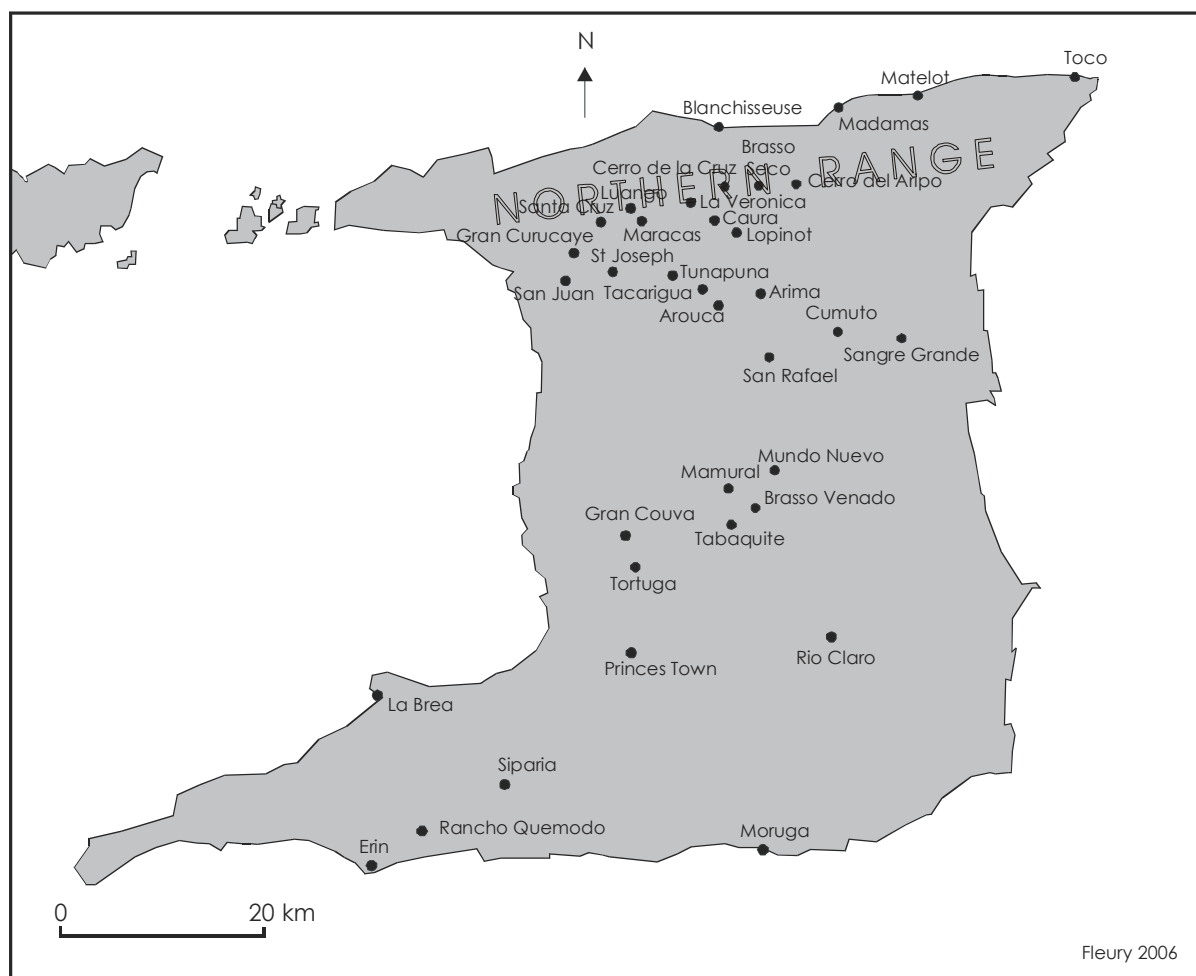
mêlés d’Africains, d’Amérindiens et d’Espagnols, est celle de l’extinction de la culture et de la langue espagnole à Trinidad. Leur venue et leur déclin sont très liés au développement puis à la crise de la culture du cacao, alternative économique à la banqueroute de la culture de la canne à sucre supplantée sur le marché mondial par la betterave européenne. Il s’agit du second *boom* de cette culture. Au début du XVIII^e siècle, elle avait connu un bref succès lorsque des moines capucins avaient exploité des Amérindiens sur leurs missions. Puis, après que ceux-ci eurent été dépossédés de leurs établissements par une cédula royale en 1708, des propriétaires espagnols utilisant des esclaves d’origine africaine avaient à leur tour tenté de développer cette activité. Mais cet essor avait été brusquement interrompu en 1727 par une maladie (Shepard C., 1932). Les années 1870-1920 se caractérisent par une vigoureuse reprise de la production qui passe de 8,5 à 62 millions de livres. Au cours de la même période, la surface qui lui est consacrée passe de 19 000 à 200 000 acres²³, soit le quart des terres cultivables. Mais seuls les deux tiers des terres sont réellement cultivés. Cette importante progression fait de Trinidad le quatrième producteur mondial d’une fève de très grande qualité. Le cacao génère d’importants bénéfices et supplante pour la première fois le sucre en matière d’exportation au cours de l’année 1898.

Dans la Trinidad espagnole d’avant 1797 - et l’on peut même remonter à 1776, année des premières installations de planteurs français -, le monde rural est, en dehors des Amérindiens vivant dans la forêt, considéré comme « espagnol », qu’il soit question de planteurs de race blanche, de petits fermiers, de laboureurs, d’esclaves d’origine africaine ou d’Amérindiens travaillant comme *peones* dans le système de l’*encomiendas*. Dans la Trinidad anglaise, cette population majoritaire se dilue au fur et à mesure de l’arrivée ou l’émergence de nouveaux groupes beaucoup plus nombreux, Noirs libres, esclaves libérés et population venue d’Inde. Cette frange hispanophone déclinante de la composition démographique de l’île, s’enrichit toutefois progressivement tout au long du XIX^e siècle de personnes venues du continent pour exercer leur force de travail dans les plantations de sucre ou de cacao ou pour se livrer à du petit commerce entre l’île et le continent. Moodie-Kublalsingh dresse un tableau sombre de la situation politique et économique du Venezuela à une époque marquée par les guerres d’indépendance (1810 – 1821) puis les guerres fédérales (1858 – 1864), les épidémies et les famines. Trinidad représente donc un asile économique, notamment pour des habitants de l’*Oriente* vénézuélien. Mais ils n’y sont pas d’emblée les bienvenus. Vers 1825, en pleine recherche d’une solution alternative à l’emploi d’esclaves dans les plantations, le recours à

²³ Un acre équivaut à 4 046 mètres carrés.

une immigration massive issue du Venezuela tout proche, un moment envisagé par le gouverneur Woodford, se heurte à de fortes oppositions de la part des planteurs. Ceux-ci justifient leur hostilité par le fait que l'on aurait affaire à « *a dangerous and criminal class* », qu'ils jugent de surcroît paresseuse et revendicative. Ces considérations expriment bien une peur fantasmatique de se voir déborder par un afflux d'aventuriers rompus à de dures conditions de subsistance, ayant pour la plupart servi dans des conflits dont les auteurs relèvent généralement l'extrême dureté, et qui dérangerait donc l'organisation de la colonie par leur caractère subversif. Cette hostilité n'empêche cependant pas, sur un mode diffus, et sans l'effet de transplantation qu'a pu représenter la venue de dizaines de milliers d'Indiens, la venue de paysans qui excellent particulièrement dans le travail du cacao. Tous ne repartent pas à l'issue de leur travail saisonnier. Les autorités sont conscientes qu'un certain nombre de ceux qui viennent ne retournent pas sur le continent mais s'installent définitivement sur l'île, le plus souvent dans les vallées reculées qui entaillent le *Northern Range* *.

Carte 17 : Les foyers de culture hispanique visités par S. Moodie-Kublalsingh



Source : Moodie-Kublalsingh

Car ce sont bien eux et leurs descendants qui défrichent la forêt primitive de Trinidad, armée de leurs machettes, « vêtus de sacs que l'on coupe pour la tête et les membres ». En effet, la montée en puissance de la culture du cacao est très liée au savoir-faire de ceux que l'on ne voulait pas sur les plantations de canne à sucre. L'opinion de l'*establishment* a d'ailleurs bien changé, au plus près de la réalité du travail de la terre, comme le montre Moodie-Kublalsingh

« Tribute was paid to them in the local press, which referred to them as “ a sturdy race of immigrants from the Spanish Main who, plunging into the depths of our forests ... laid to the foundations for those valuable cocoa plantation ”. In 1904, Charles Kingsley (...) wrote admiringly about the peons “ the half-breeds from the neighbouring coast of Venezuela, a mixture probably of spanish, Negro and Indian, are among the most industrious, and their cacao plantations in some cases hold 8 000 to 10 000 trees”. No longer was their anxiety over the Venezuelan peons bringing their revolutionary ideas to the British Crown Colony. The peon (of local and Venezuela origin) during the golden age of cacao had become the potential aristocrats of the Trinidad peasantry. »

Le système dans lequel ils s'intègrent dépend en grande partie de leurs aptitudes à détecter puis à mettre en valeur les sols les plus propices à la culture du cacao. Les planteurs français perdent dans les années 1860 le contrôle de la production de la canne à sucre faute de pouvoir accéder, contrairement aux investisseurs anglais, aux capitaux londoniens nécessaires à son inévitable modernisation. Jouissant cependant toujours d'un pouvoir économique non négligeable, ils se reconvertissent dans le cacao. Ils trouvent, en la personne des *Spanish peasants* des partenaires obligés eux-mêmes de s'en remettre financièrement à leurs créanciers, marchands français pour la plupart, pour racheter les terres qu'ils squattent depuis plusieurs décennies. Souvent très endettés, ils peuvent alors être amenés à céder leurs terres à ces mêmes Français qui rachètent également des propriétés de la Couronne, terres à défricher mises sur le marché. Les paysans deviennent alors le plus souvent des travailleurs sous contrat. Celui-ci, d'une durée de cinq ans, établit les droits et devoirs de chacune des parties. Pendant cette période, le paysan doit défricher une parcelle d'une surface d'une *quarrée* - soit trois acres un cinquième - sur laquelle il plante mille arbres. Au bout de cinq ans, il est payé de 15 à 25 cents pour chaque arbre portant des fèves. Il s'agit d'un système contraignant dans lequel le paysan est tributaire, dans un mode de relations qui présente quelques analogies avec celles associant vers la même époque pêcheurs de morue gaspésiens et marchands jersiais, des

tarifs fixés en aval de la filière. Le paysan tire cependant quelques avantages du fait qu'il peut vivre sur l'exploitation et même parfois exploiter lui-même une parcelle. Mais dans ce cas, il y a toutes les chances pour que son cacao soit arbitrairement considéré comme de moins bonne qualité que celui produit dans les grosses propriétés. Les situations se diversifient au cours de la cinquantaine d'années de prospérité de la filière. Le travailleur contractuel peut devenir lui-même petit propriétaire ou être simple employé dans un établissement de grande taille. Sa résidence peut être collective, dans de grandes baraques cloisonnées pour permettre à chaque famille de disposer d'une pièce, ou individuelle, sous la forme de cabanes.

Mis à part le contexte de la Première Guerre mondiale, la production du cacao commence à décroître à partir de 1921. En vingt ans, elle chute de quatre-vingt dix pour cent. Concurrence, surproduction et crise économique mondiale sont les principales causes d'un phénomène qui tarit l'immigration rurale vénézuélienne. L'hispanité « originelle » - si l'on se cantonne au chapitre lié à la colonisation européenne de l'histoire de Trinidad – perd son principal vecteur.

Conclusion

A travers l'étude diachronique des trois secteurs concernés, et plus particulièrement des relations entre l'île et la grande terre qu'elle jouxte, nous avons accompli un « chemin dans le monde », pour reprendre le titre du livre de V.S. Naipaul (1994). A sa conclusion, le moment est venu de nous demander comment ordonner ce foisonnement de faits, de personnages, de parcours individuels et collectifs en fonction de notre objectif d'associer les problématiques insulaire et frontalière. Nous avons pu mettre en évidence un certain nombre de répétitions et de points de convergence.

La frontière crée des effets ambivalents de distorsion dans les relations de proximité. Parmi ceux que nous avons eu l'occasion de relever tout au long de cette deuxième partie, on peut citer la répulsion sous forme de conflits, l'attraction sous forme de refuges, ou l'indifférence sous forme de stratégies qui ne concernent pas le voisin. Chacune à leur manière et selon des combinaisons qui dépendent des contextes historiques ayant encadré leurs évolutions, les îles se sont souvent tournées vers le lointain. Ceci conduit à une inversion du rapport dominant/dominé qui régit généralement les relations île/continent au détriment de la première, hors de tout contexte frontalier, comme ont pu le montrer par exemple les travaux sur les îles du Ponant (Péron, *op. cit.* ; Brigand, *op. cit.*). Car celles que nous avons étudiées ont été intégrées plus vite et de façon plus intense dans les mouvements d'hommes et de marchandises que les terres qu'elles jouxtent. C'est d'abord vrai pour Jersey. Il ne s'agit pas de nier l'intégration des ports français voisins des îles Anglo-Normandes, Saint-Malo surtout, ou même Granville, dans des réseaux maritimes au long cours. Mais on constate que Jersey comme sa voisine Guernesey, très présente depuis le néolithique dans une circulation maritime régionale puis suprarégionale, prend à travers l'épisode gaspésien une dimension planétaire qu'elle maintient depuis grâce à d'autres circuits. Depuis le XIII^e siècle, elle joue et jouit d'une autonomie décisionnelle qu'elle a su maintenir dans un rapport de forces plus ou moins implicite avec sa tutelle britannique. Cette autonomie décisionnelle, si elle n'est pas absente, manque tout de même en grande partie à la petite communauté de Saint-Pierre-et-Miquelon. Mais ceci ne l'a pas empêchée, sur fond de relations souvent conflictuelles avec la métropole au-delà des serments réciproques de fidélité, de s'ouvrir sur le grand large et de profiter de ce rapport avec le lointain. Le contraste avec les voisins terre-neuviens est ici flagrant. De son côté, Trinidad a acquis son indépendance en 1962 seulement. Mais son intégration dans l'Empire britannique a fait de cette colonie espagnole moribonde un territoire où se côtoient depuis le milieu du XIX^e siècle des personnes issues de cinq continents. Cette

stratification/imbrication des arrivants qui se succèdent favorise l'émergence d'une société multiculturelle et multiraciale. Il s'agit d'une caractéristique courante dans les Caraïbes, mais que l'on retrouve à Trinidad dans une version particulièrement développée.

Au cours des siècles que nous avons traversés, la fracture créée par la rupture politique a contrarié la fluidité des relations de proximité. Cette rupture illustre le fait qu'il y a une dialectique conflictuelle entre l'exercice de la proximité et l'impact des impositions tutélaires. Les États s'emploient à organiser ces dernières, en édifiant par exemple des barrières douanières ou en produisant des normes qui entravent le développement de relations commerciales. Aucun contexte frontalier, fût-il le plus dilué comme dans le cas de la frontière entre la France et la Belgique, n'échappe ou n'a échappé à cette caractéristique. Mais dans les cas que nous étudions, ces coercitions, peut-être parce qu'elles se sont appliquées outre-mer à des espaces micro-insulaires, ont conduit notamment au phénomène majeur de la fracture linguistique. La pratique d'une langue commune, n'est plus en effet, qu'elle soit espagnole à Trinidad ou française à Jersey, qu'un phénomène résiduel, alors que les relations tendues entre Saint-Pierre-et-Miquelon et son environnement anglo-saxon peuvent, dans une certaine mesure, y expliquer le peu de familiarité avec la langue anglaise. A Jersey, malgré les résistances locales, on a souvent rencontré la volonté britannique d'imposer des solutions passant par le renforcement de la présence sur l'île des ressortissants de la Couronne. A Saint-Pierre-et-Miquelon, les relations de proximité sont contrariées par l'hostilité des autorités terre-neuviennes. Dans l'esprit de celles-ci, l'archipel, nonobstant sa petite taille, représente à portée de vue de son propre littoral un point de fixation pour une filière halieutique exogène considérée avec hostilité. A Trinidad, la politique coloniale britannique s'applique avec un savoir-faire et une rigueur qui excluent les connivences régionales sortant de son cadre.

Un autre point de convergence entre les trois cas étudiés réside dans le fait qu'au moment de la mise en place de la frontière, marginalité et périphérie caractérisent les régions continentales ou – dans le cas de Terre-Neuve – macro-insulaires voisines. Les confins occidentaux de la Normandie étaient au début du XIII^e si peu connus du roi de France qu'il n'a pas envisagé d'en exiger la totalité, îles comprises. L'attribut de périphérie peut d'ailleurs encore, certes dans une déclinaison mineure si l'on se réfère à son niveau de développement, s'appliquer à la Basse-Normandie en ce début du XXI^e siècle (Fleury, *op. cit.*). De leur côté, Saint-Pierre-et-Miquelon et Trinidad font face à des territoires également périphériques et marginaux, si l'on considère l'entité politique à laquelle ils appartiennent. Que ce soit la côte sud de Terre-Neuve ou l'*Oriente* vénézuélien, nous sommes en présence de territoires peuplés de communautés éparses, loin, très loin, des « centres prescripteurs » (Guilly *et. al.*, 2004).

Mais le décalage en terme d'enjeu est important entre le cas de Jersey et les deux autres. En 1204, les îles Anglo-Normandes sont, au-delà de la mauvaise compréhension qu'a la royauté française de leur intérêt stratégique, placées entre deux puissances européennes voisines lancées dans un processus de formation inévitablement antagoniste. Six siècles plus tard, on retrouve peu ou prou les mêmes protagonistes, français, anglais, espagnols en plus pour Trinidad, mais ayant intégré cette fois-ci la fonction colonisatrice. Ces différences, ces décalages temporels et en terme d'enjeux, n'en rendent que plus significatives les répétitions relevées plus haut.

Un autre point commun concerne le caractère historiquement multiséquentiel de la frontière. Les couples formés par les constructions politiques qu'elle sépare ont en effet changé de nombreuses fois selon un séquençage qui distingue une fois encore Jersey des deux autres cas.

Tableau 12 : Les différentes séquences frontalières : Saint-Pierre-et-Miquelon

Séquences	Entités territoriales respectives
Avant 1713	Pas de frontière : constructions coloniales en cours
1713 - 1763	Pas de frontière : souveraineté britannique
1763 - 1778	France / Angleterre
1778 - 1783	Pas de frontière : contrôle anglais sur Saint-Pierre-et-Miquelon
1783 - 1793	France / Angleterre
1793 - 1802	Pas de frontière : contrôle anglais sur Saint-Pierre-et-Miquelon
1802 - 1803	France / Royaume-Uni
1803 – 1815	Pas de frontière : contrôle anglais sur Saint-Pierre-et-Miquelon
1815 - 1949	France / Terre-Neuve (colonie puis dominion britannique à partir de 1917)
1949 -	France / Canada

Tableau 13 : Les différentes séquences frontalières : Jersey

Séquences	Entités territoriales respectives
Avant 867	Pas de frontière
867 - 933	Duché de Bretagne / Francie occidentale
933 - 1204	Pas de frontière : duché de Normandie
1204 - 1940	Angleterre puis Royaume-Uni ²⁴ / France
1940- 1944	Pas de frontière : occupation des îles Anglo-Normandes par l'Allemagne
1944 - 1945	Occupation allemande / France
1945 -	Royaume-Uni / France

Tableau 14 : Les différentes séquences frontalières : Trinidad

Séquences	Entités territoriales respectives
1498 - 1797	Pas de frontière : Empire espagnol
1797 - 1811	Empire britannique / Empire espagnol
1811 - 1819	Empire britannique / Venezuela
1819 - 1830	Empire britannique / République de Grande - Colombie
1830 - 1958	Empire britannique / Venezuela
1958 - 1962	Fédération des Indes Occidentales / Venezuela
1962 -	République de Trinidad-et-Tobago / Venezuela

En ce qui concerne Jersey, la situation frontalière inaugurée en 1204 s'est avérée extrêmement stable mises à part les incursions françaises du XIII^e et XIV^e siècles, que l'on

²⁴ Rappelons que Jersey n'appartient pas au Royaume-Uni mais en dépend pour les relations internationales. En conséquence, la frontière dans le golfe Normand-Breton sépare bien le Royaume-Uni de la France dans les actes officiels.

ne saurait assimiler à des prises de contrôle, et l'occupation allemande, épisode très particulier puisqu'il découle d'une occupation étrangère de cette partie du territoire français inédite depuis la fin de la guerre de Cent Ans. Plus significatifs sont en l'occurrence les cas de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad. Nous avons déjà développé les étonnants va-et-vient de souveraineté qui bouleversent la vie des habitants de l'archipel français entre 1763 et 1815 (cf. 2.d., p. 140 et suiv.). Plus près de nous, le fait que Terre-Neuve soit toujours un dominion britannique en 1940 a probablement eu une influence sur la non annexion de Saint-Pierre-et-Miquelon par le Canada. Le cas de la frontière entre Trinidad et le Venezuela illustre également le caractère provisoire des dyades. Des républiques indépendantes aux empires coloniaux en passant par les constructions supranationales, il présente une succession de combinaisons dont la variabilité conditionne les relations de voisinage. Il est par exemple évident que l'accession définitive de Trinidad-et-Tobago à l'indépendance en 1962 change fondamentalement la nature des relations de voisinage avec le Venezuela.

Enfin, nous avons relevé des rapprochements entre des éléments se rattachant à l'un ou à l'autre de nos trois secteurs. En tirant par exemple le fil de l'implantation jersiaise en Gaspésie, nous avons vu qu'elle découle de l'action du général Woolfe qui décide de détruire les établissements de pêche français. Quatre ans plus tard, ce militaire remporte, dans le même élan anglais qui submerge alors la présence française au Canada, la bataille des Plaines d'Abraham à Québec. Quelques années après, Bougainville, aide de camp de Montcalm, homologue français du général anglais, entraîne la famille Benoît-Thériault dans un voyage qui l'amène au large de la Terre de Feu. Autre exemple, nous avons croisé Walter Raleigh à deux reprises, d'abord gouverneur de Jersey puis englué dans le fantasme de l'*Eldorado* à Trinidad. Nous pourrions encore évoquer l'île portugaise de Madère, source commune d'immigration pour Trinidad et plus tard pour Jersey, ou les connections marchandes liées à la pêche à la morue qui relie nos trois entités insulaires. Nous avons ainsi rapproché des faits épars, impliquant des personnages éminents ou obscurs, mais toujours parties agissantes et constitutives de l'écheveau à la fois diachronique et synchronique des interactions humaines. Tout ceci est, au-delà de collisions qui pourraient paraître anecdotiques ou relevant de la coïncidence, révélateur de la répétition de faits conditionnés par leur appartenance commune à une matrice historique, dont on peut considérer qu'elle est structurée par les rapports conflictuels entre les grandes entités nationales et coloniales européennes engagées dans une compétition économique planétaire.

TROISIÈME PARTIE

SYSTÈMES SPATIAUX ET FRONTIÈRES : ANALYSE SYNCHRONIQUE

La deuxième partie a consisté en un balayage historique de notre sujet. Ce qui va suivre ne doit cependant pas être appréhendé comme une rupture entre un passé historique et un présent géographique. Si la référence au passé s'impose, celle à un présent par définition fugace ne correspond pas à la conception du temps que nous avons développée précédemment (cf. 2.b. p. 76 et suiv.). C'est pour cela que la référence à la diachronie et à la synchronie est très présente dans notre réflexion et dans l'écriture qui en découle. L'approche diachronique permet de repérer un système spatial tout au long de son existence, de sa genèse à la trace qu'il laisse dans les mémoires, par exemple à travers la patrimonialisation. C'est ce que nous avons pratiqué dans une certaine mesure concernant par exemple les systèmes coloniaux ou la filière morutière. L'approche synchronique permet d'en étudier les interactions avec d'autres en un temps donné que l'on ne saurait assimiler à un instant, mais bien à une période aux contours inévitablement flous. La troisième partie qui s'ouvre peut en effet être considérée comme une focalisation temporelle qui court sur les quelques années qui viennent de s'écouler. C'est à une sorte de grossissement que correspond la démarche qui structure cette partie. Son objet, les interactions sociales considérées à travers l'association des problématiques frontalières et insulaires, n'est pas uniquement inscrit dans l'espace mais également dans le temps. Ce ralenti temporel est d'autant plus envisageable qu'il s'applique à la période actuelle, supposée permettre un accès plus facile aux sources et à la vérification de leur fiabilité. Par ailleurs, nous avons déjà évoqué un élément qui nous paraît capital dans notre démarche de géographe. Il s'agit de la mise en évidence des trajectoires (cf. p. 78). Alors que la lecture *a posteriori* des faits historiques est une tâche utile mais strictement explicative, l'objectif est bien ici, en se référant à cette notion, de prétendre à une vision prospective des espaces concernés par notre recherche.

Cette partie s'organise en fonction des grandes lignes que nous avons dégagées dans la conclusion de la précédente, puisqu'il s'agit ici d'en vérifier le bien fondé à la lecture des évolutions les plus récentes. C'est pourquoi nous nous intéresserons dans un premier chapitre aux stratégies d'ouverture à l'économie globale. Dans les deuxième et troisième chapitres, nous aborderons les relations entre les îles et les espaces proches, en mettant respectivement l'accent sur leur tonalité mineure puis sur les éléments qui pourraient concourir à une inversion de cette tendance. Ainsi, c'est une illustration de l'ambivalence ouverture/fermeture, élément fort répandu dans les discours concernant aussi bien les îles que les frontières, que nous allons maintenant aborder.

CHAPITRE I

LES STRATÉGIES INSULAIRES D'OUVERTURE

1. Jersey, un modèle d'autonomie

En conclusion de la partie précédente, nous avons relevé comme élément déterminant dans le développement des sociétés insulaires leur capacité à s'affranchir de tutelles pour accéder à un certain degré d'autonomie décisionnelle. Cette qualité transparaît nettement pour Jersey, qui par exemple traite dès la fin du XVIII^e siècle avec Londres dans une relation non subordonnée à la place financière mondiale qu'était déjà la capitale de l'Angleterre. Son application à Saint-Pierre-et-Miquelon, généralement voué par les gouvernements français à ne constituer qu'un point d'ancrage à la pêche métropolitaine, s'avère d'emblée moins évidente. Enfin Trinidad-et-Tobago n'est passé du stade de colonie à celui de république indépendante que trop récemment pour pouvoir en apprécier les manifestations dans une partie historique. Même si le décalage entre nos trois exemples est ainsi établi, cela n'est incompatible pour aucun d'eux avec la mise en lumière de la prééminence des îles en la matière. C'est d'abord pour cette raison que nous parlons de relativité dans la qualité d'autonomie décisionnelle que nous leur attribuons. Mais cette notion de relativité peut également s'appliquer à la dimension temporelle des institutions dans la mesure où leur évolution constitue une caractéristique commune.

Pour une raison évidente, Trinidad est à dissocier des deux autres cas. La République de Trinidad-et-Tobago est une démocratie parlementaire (*cf.* p. 30). Dans la tradition britannique, le premier ministre est le chef incontesté de l'exécutif. En 1962, c'est Eric Williams, leader charismatique et intellectuel engagé dans la lutte pour l'indépendance, qui accède au pouvoir et ceci pendant dix-neuf ans jusqu'à sa mort en 1981. Il ne s'agit pas de surestimer la notion d'indépendance appliquée à un État de 5 300 km² et 1 260 000 habitants se trouvant dans la sphère d'influence des États-Unis dont on se rappelle l'intervention en 1980 dans l'île voisine de la Grenade. Mais il est tout de même légitime d'accorder à Trinidad-et-Tobago une large autonomie décisionnelle en qualité d'État souverain. Jersey et Saint-Pierre-et-Miquelon ne peuvent prétendre à la même liberté de manœuvre. Nous ne reviendrons pas sur les dispositions touchant l'archipel français, décrites dans la première partie (*cf.* p. 27-28). En revanche, le cas de Jersey mérite un développement en raison de la particularité de son organisation politique et de l'évolution concomitante à notre recherche qu'elle a connue.

1.a. Les relations avec le Royaume-Uni et l'Union européenne

Nous avons vu que la fidélité à la Couronne anglaise de l'après 1204 avait été obtenue par les effets conjugués de deux moyens opposés, l'un coercitif, l'autre incitatif (*cf. p. 126-127*). Le premier, consistant à prendre des otages, était purement tactique. Le second, par l'octroi de privilèges, ressortissait d'une stratégie qui a perduré jusqu'à aujourd'hui et qui a conditionné pour une part l'accès des îles Anglo-Normandes à une situation économique objectivement très enviable, si l'on se réfère aux indicateurs économiques traditionnels. La liste est longue des décisions prises par la Couronne britannique et le gouvernement du Royaume-Uni garantissant l'accès de la représentation insulaire à une large autonomie, dans le cadre de relations dont nous avons pu parfois deviner les méandres au gré des événements liés à la rivalité franco-anglaise. Un extrait du document présenté en 1998 par le ministre des Finances britannique devant le groupe d'étude du Code des Impôts de l'Union Européenne¹ qualifie ainsi les relations constitutionnelles entre l'île et le Royaume-Uni :

« Le gouvernement britannique est responsable de la défense et des relations internationales de Jersey et la Couronne, est en dernier ressort, responsable de son gouvernement. Toutefois, le peuple de Jersey ne peut pas participer à l'élection des membres du parlement britannique et ce serait une chose sans précédent que de voir le gouvernement britannique légiférer à la place du gouvernement de Jersey en matière d'imposition ou en d'autres affaires intérieures sans l'accord des États de Jersey. La législation en matière d'imposition a toujours pris la forme de lois promulguées par le corps législatif de l'île. »

Dans la courte présentation de la première partie, nous avons d'emblée évoqué, dans la mesure où il s'agissait d'un élément particulièrement identifiable, l'autonomie dont jouissent les deux bailliages anglo-normands (*cf. p. 24-25*). Rappelons donc simplement que les seules affaires concernant des relations extérieures à l'île - et l'on peut penser ici aux questions touchant à l'aménagement des droits de pêche français - se traitent dans un triangle qui réunit les États, le Cabinet privé de la souveraine (*Private Council*) et le gouvernement du Royaume-Uni par l'intermédiaire du ministère anglais de l'Intérieur (*Home Affairs*). Le gouvernement du Royaume-Uni fait par ailleurs fonction d'écran dans les relations de Jersey avec l'Union européenne. Voyons maintenant comment s'organise l'exercice du pouvoir à Jersey, et quelles en sont les importantes et récentes évolutions.

¹ <http://user.itl.net>.

1.b. Les États² de Jersey

Les États de Jersey constituent l'institution centrale de l'organisation politique du bailliage. Assemblée réunie occasionnellement jusqu'à la fin du XVe siècle, elle ne joue d'abord qu'un rôle consultatif, avant de devenir progressivement pérenne et organisée en comités. Même si un certain nombre de changements ont affecté sa composition, elle est restée jusqu'au début du XXIe siècle structurée selon le même principe que celui qui l'a vu naître officiellement en tant qu'instance régulière en 1497 (Falle R., 1986). Les organisations politique et constitutionnelle que nous allons décrire, d'ailleurs remises en cause précisément au moment où nous écrivons ces lignes, se structurent en fonction des éléments suivants :

- le bailli (*bailiff*), nommé par la Couronne, est le président de l'assemblée. Lors des débats, son rôle peut être assimilé à celui d'un président de séance, veillant notamment au bon ordre des débats. Outre le droit de parole, il dispose cependant d'un droit de vote déterminant qui permet de maintenir un *statu quo* et de différer une discussion. Il est également président de la Cour royale de justice ;
- le vice-bailli (*deputy bailiff*) tient le même rôle en l'absence du bailli ;
- le lieutenant-gouverneur (*lieutenant-governor*) est, comme dans toutes les dépendances de la Couronne britannique, le représentant en résidence du souverain. Il - ou elle - peut siéger aux États, mais ne peut intervenir dans les débats ;
- l'avocat général (*attorney general*) et l'avocat conseil (*solicitor general*), nommés par la Couronne, en sont les conseillers juridiques. Ils ont le droit de parole mais pas celui de vote. Ils sont systématiquement consultés à des fins d'explication et de clarification lorsque des points juridiques apparaissent dans les débats ;
- le doyen (*dean*) de Jersey, plus haute autorité religieuse anglicane de l'île, dit la prière en début de séance. Il peut s'exprimer mais ne vote pas ;
- les douze sénateurs (*senators*) sont élus tous les six ans par moitié tous les trois ans, sur une base électorale comprenant la totalité de l'île ;
- les douze connétables (*constables*) sont élus pour trois ans sur une base paroissiale. Chacune des douze paroisses de l'île élit donc la personne qui l'administre.
- les vingt-neuf députés (*deputies*) sont élus pour trois ans soit sur une paroisse entière soit sur un district, pour les paroisses les plus peuplées.

² Le pluriel fait ici référence au pouvoir judiciaire, à l'Église et au peuple.

L'assemblée des États a pour triple fonction de voter les lois qui seront ensuite soumises à la sanction de la Couronne à travers le cabinet privé du souverain, d'approuver le budget de dépenses publiques et de déterminer les projets de développement. Les membres élus se répartissent dans des comités chargés de gérer les différents secteurs de la vie sociale et de l'économie. Le système constitutionnel jersiais, tel qu'il était encore en place au début du XXI^e siècle, recèle un certain nombre de caractéristiques qui le maintiennent éloigné des standards démocratiques européens. Il repose sur une chambre unique. Le cumul par le bailli de deux fonctions, la présidence des États et celle de la Cour royale, constitue une donnée inhabituelle. Les partis politiques n'existent pas sur l'île. Ce système, parfois remanié, a fonctionné *grosso modo* de la même façon pendant plus de cinq siècles. Cependant des changements en profondeur sont, à la fin de l'année 2004, de nature à bouleverser cette construction qui présentait tous les caractères de l'immuabilité que l'on est tenté d'attribuer aux éléments d'une société généralement perçue comme extrêmement conservatrice en matière institutionnelle.

1.c. Une remise en cause en profondeur

« A state without the mean of some change is without the means of its conservation. »

Cette citation d'Edmund Burke, penseur et homme politique anglais du XVIII^e siècle, figure en exergue du rapport Clothier³, document qui d'une part expose les raisons de la nécessité de changements en profondeur et d'autre part en propose l'organisation. Elle exprime bien la problématique qui a conduit à cette double démarche. Le document publié en 2000 concerne strictement les affaires internes du bailliage et exclut donc les questions relevant des relations avec le Royaume-Uni et l'Union européenne. Deux grands axes de réforme sont proposés.

Malgré les précautions d'usage et l'hommage de façade rendu au personnel politique de l'île, il en recommande sur un ton parfois sévère une redéfinition des rôles. Celle-ci affecte d'abord les fonctions qui font la spécificité de l'organisation politique de l'île. Certaines recommandations auraient peu d'impact, réel ou symbolique, sur l'organisation politique de l'île. C'est le cas de la disparition de la fonction d'origine récente (1948), et jugée mal définie, de sénateur et son remplacement par douze députés supplémentaires. Il en va autrement en ce

³ Disponible sur www.gov.je, site officiel des États de Jersey.

qui concerne le bailli et les connétables. Ces derniers représentent une fonction traditionnelle affectée à chacune des paroisses dont la principale raison d'être a été la responsabilité du maintien de l'ordre. Le rapport constate chez eux une moindre activité déployée dans l'assemblée, dont ils sont membres de droit, par rapport aux autres catégories. Il critique également le fait que leur élection soit le plus souvent régie par un consensus jugé peu démocratique. Il s'inquiète en outre de la charge de travail que représente la double fonction de connétable et de membre des États. En conséquence, le rapport préconise l'abandon de l'automatisme de cette double charge au bénéfice d'un renforcement des compétences attachées à l'office paroissial. Quant au bailli, si le titre, ainsi qu'il est déclaré en préambule, doit être conservé eu égard à son ancienneté et à la charge symbolique qu'il recèle, la fonction doit être fondamentalement revue. Il perd d'abord son droit de *veto*, ainsi que le lieutenant-gouverneur. Par ailleurs, sa double fonction de président des États et de la Cour royale est dans le collimateur des membres de la commission. Le rapport critique d'abord le fait que le bailli, désigné par le souverain, puisse tenir le rôle de *speaker* de l'assemblée, poste normalement dévolu à une personne responsable devant les électeurs. Le manquement au principe de la séparation des pouvoirs est également stigmatisé ainsi que la possibilité d'être juge et partie. Pour toutes ces raisons, le rapport recommande la cessation de la fonction de président des États et la mise en place d'un *speaker* élu par ses pairs au sein de l'assemblée. En conséquence, le bailli peut se consacrer entièrement à sa tâche de président de la Cour de justice. Il ne représente plus le lien entre l'île et le Ministère de l'intérieur (*Home Office*) à Londres, tâche désormais dévolue à un premier ministre. Eu égard au passé de la fonction et à l'excellence - ostensiblement pointée par le rédacteur - de ses serviteurs, le bailli demeure le plus haut personnage de l'île d'un point de vue protocolaire. Pour clore cette question, signalons que les 25 comités actuels sont refondus en sept départements ayant chacun un ministre à leur tête.

On ne peut s'empêcher de voir dans toutes ces dispositions, adoptées dans leurs grandes lignes en 2002, une déclinaison constitutionnelle de l'anglicisation de l'île, phénomène que l'on retrouve dans d'autres domaines, démographiques et économiques notamment. Cette tendance lourde est fortement ressentie par les connétables, qui, au moment de la publication du rapport Clothier étaient tous d'origine anglo-normande sauf celui de Saint-Hélier originaire d'Angleterre. Selon l'un d'entre eux, rencontré en novembre 2002, les connétables seraient « les dindons de la farce » et seraient unanimement opposés au changement, hormis précisément leur collègue de la capitale. Le fait que le futur responsable administratif (*Chief Executive*) désigné en 2003, vienne du comté anglais du Hertfordshire,

où il occupait le même type de fonction, semble aller dans le sens des craintes de la frange du personnel politique insulaire restée attachée à la culture anglo-normande. Mais ces changements rencontrent un écho favorable notamment dans les milieux économiques et, mis à part le cas des connétables, un consensus apparent dans la classe politique, y compris de la part du bailli actuel. On y considère même que Jersey fait un pas supplémentaire vers l'indépendance en promulguant la *States of Jersey Law*. La fin de l'octroi du droit de *veto* au lieutenant-gouverneur va en effet dans le sens de l'émancipation, ainsi que les modifications apportées aux modalités d'application de certaines lois sur l'île. Certains commentaires laissent cependant transparaître une part d'incertitude quant à l'impact en terme d'autonomie, résumée dans un extrait de l'article de Ben Quérée paru dans le *Jersey Evening Post* de 29 octobre 2004, dans lequel le journaliste estime que

« Depending on which way you look at it, the new States of Jersey Law could be either a historic declaration of Jersey's independence, the first attempt to formalize our constitution, or the last chance to stop ministerial government in its tracks. »

Le calendrier mis en place prévoit l'adoption de la loi en octobre 2004, date qui marque le début d'une période transitoire d'un an à l'issue de laquelle des élections désigneront les membres des États qui à leur tour éliront un premier ministre⁴. Les députés qui ne feront pas partie du gouvernement seront affectés à la fonction de contrôle (*scrutiny*), élément qui prend une place importante dans le nouveau dispositif.

Quoique très inégalement partagée et déclinée selon des modalités très différentes, l'autonomie constitue bien un point commun aux trois espaces insulaires considérés, comparés aux espaces continentaux ou macro insulaires qu'ils jouxtent. Voyons maintenant de quelle façon s'exerce cet attribut.

⁴ Le nouveau système a finalement été mis en place le 5 décembre 2005. Depuis cette date, le sénateur Franck Walker inaugure la fonction de premier ministre sur l'île.

2. Les dynamismes insulaires

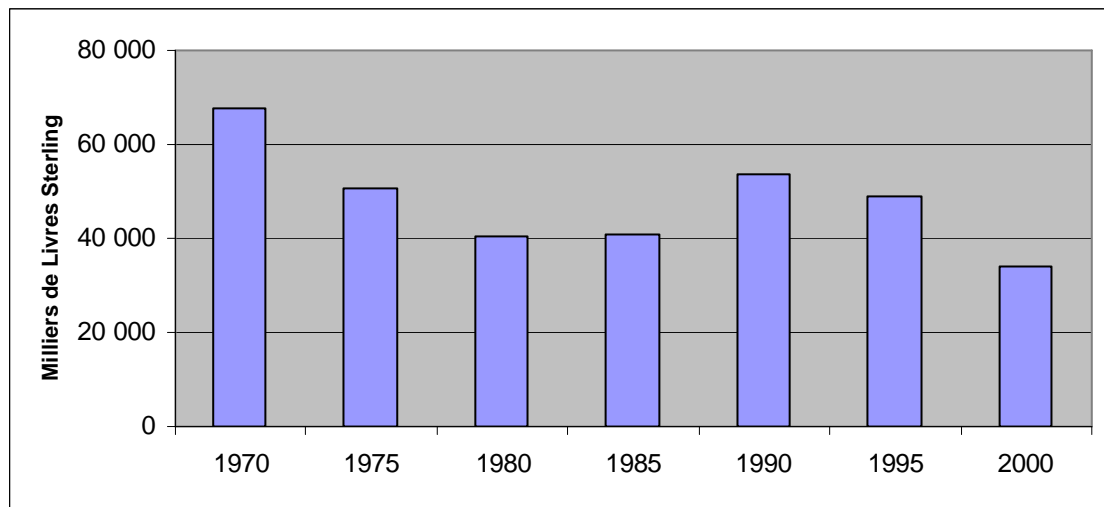
2.a. Jersey : la persistance des penchants centrifuges

La crise de l'agriculture et du tourisme

Après les développements maritimes s'appuyant d'abord plus ou moins selon les périodes sur le commerce régional, la contrebande et la course, puis ensuite sur le levier constitué par la morue gaspésienne, l'économie de l'île connaît vers le milieu du XIXe siècle un développement *in situ* dans les domaines de l'agriculture et du tourisme, activités qui dominent l'économie insulaire pendant plus d'un siècle. Nous avons repéré la genèse de la première (cf. p. 200-201). A ses deux produits phares, la production laitière et la culture de la pomme de terre, s'ajoutent progressivement d'autres productions, la tomate au début du XXe siècle et les fleurs notamment. Mais l'avantage climatique, souvent relevé dans le contexte britannique, devient beaucoup moins significatif au fur et à mesure de l'apparition de techniques culturelles propres à s'en affranchir, comme par exemple les serres. En outre, les coûts de production élevés, liés notamment au niveau élevé de la location des terres y rendent les produits peu compétitifs. Même si les îles Anglo-Normandes ont développé la culture en serre, la concurrence de pays tel que les Pays-Bas dans le domaine des fleurs, ou la fin de l'avantage que représentait l'accès privilégié au marché britannique suite à l'entrée du Royaume-Uni dans la CEE, ont contribué à précipiter leur agriculture dans une crise sévère. Dans les campagnes anglo-normandes, les serres abandonnées représentent une marque spatiale qui rend compte d'une certaine déprise agricole. On retrouve à Jersey les tendances relevées ailleurs et particulièrement dans le nord-ouest de l'Europe. Le nombre d'exploitations y a fortement diminué passant de 1 164 en 1970 à 352 en 2001⁵. L'accélération du phénomène est patente puisque l'agriculture jersiaise a encore perdu 34 unités entre 2001 et 2002. Dans le même temps, leur surface moyenne est passée de 6,96 à 18,58 hectares. Parallèlement, on assiste à un important tassement de la valeur des exportations, puisqu'en 30 ans elles passent en valeur constante de 67 à 34 millions de Livres.

⁵ Sauf avis contraire les données exprimées dans ce sous-chapitre émanent de la *Jersey Statistical Review*, recueil statistique disponible sur le site officiel des États de Jersey (*op. cit.*).

Figure 12 : Évolution des valeurs des exportations agricoles de Jersey entre 1970 et 2000⁶



Source : *Jersey Statistical Review* 2002

Mais les conséquences d'une baisse de la production agricole vont au-delà du poids relatif du secteur dans une économie, qu'il soit en terme de nombre d'agriculteurs ou de valeur des exportations. Les débats collatéraux sur la transformation des paysages et sur les implications en matière d'environnement sont à cet égard les plus présents. Quand de telles évolutions s'appliquent à des espaces micro-insulaires, ces questions se posent avec une particulière acuité. C'est le cas à Jersey où la surface cultivée diminue et où les surfaces occupées par les constructions et réseaux routiers, imperméables donc, augmentent jusqu'à occuper selon certaines estimations, environ 25 % de la surface de l'île. Au cours des dernières décennies, la valeur de la terre et des propriétés a incité un nombre croissant de propriétaires à vendre leurs biens à des promoteurs ou à de riches résidents plutôt qu'à louer à un fermier. L'agrandissement des exploitations a conduit à l'intensification et aux effets négatifs des pratiques culturales qui lui sont associées. Les conséquences pour l'approvisionnement et la qualité de l'eau commencent à faire l'objet d'une réflexion globale où interviennent des éléments qui remettent en cause le développement actuel de l'île. Un pipeline destiné à approvisionner l'île à partir de la France est même parfois évoqué. La question de l'agriculture, au-delà de la baisse de sa contribution à l'économie en valeur

⁶ Les valeurs sont exprimées en valeur constante de la Livre Sterling en se basant sur un article publié par la *House of Common Library* et contenant des tables de correspondance.

absolue et en valeur relative, pose le problème plus large du développement et de l'évolution de l'île.

Le tourisme a représenté à partir du milieu du XIXe siècle un autre socle sur lequel s'est appuyée l'économie insulaire. Dans la vague du tropisme littoral qui concerne en premier lieu certains secteurs côtiers du nord-ouest européen, les îles Anglo-Normandes tiennent une place de choix dans le contexte britannique. Les *steamers* de Southampton apportent alors dans les îles des touristes venant après quelques heures de navigation goûter les plaisirs de l'exotisme anglo-normand et bénéficier du bonus climatique attribué conjointement à l'insularité et au *Gulf Stream*. Jersey et Guernesey participent éminemment de cette pratique de la villégiature. Cette fonction récréative à usage très essentiellement britannique perdure jusqu'aux dernières décennies du XXe siècle. Cette période marque un net recul des indicateurs rendant compte de l'activité touristique.

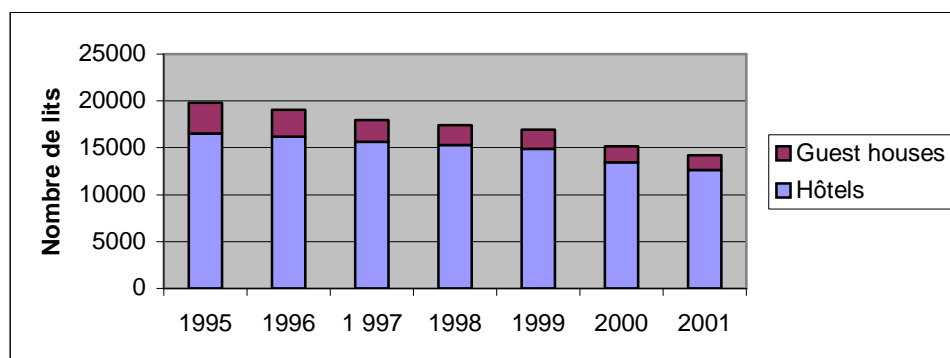
Tableau 15 : Comparaison 1995/2001 du nombre de personnes ayant séjourné à Jersey

Origine	1995	2001	%
Iles Britanniques	465 620	407 900	- 12,40
France	41 430	28 810	- 30,46
Allemagne	17 350	10 820	- 37,63
Norvège	6 850	2 170	- 68,32
Suède	7 900	1 430	- 81,80
Pays-Bas	4 890	3 730	- 23,72
Belgique	3 180	2 580	- 18,86
Suisse	3 600	2 470	- 31,38
Autres	12 440	8 840	- 28,93
Total	563 260	468 750	- 17

Source : *Jersey Statistical Review 2002*

Un ensemble de facteurs défavorables affecte désormais les activités touristiques dans les îles Anglo-Normandes. Le principal est bien la baisse de compétitivité du produit au sein de la palette de destinations offertes aux postulants britanniques qui représentent 87 % des touristes ayant séjourné à Jersey en 2001. Le coût de la vie y est supérieur de l'ordre de 20 % à celui du Royaume-Uni, lui-même relativement élevé dans le contexte européen, puisque si l'on se réfère à Eurostat, à un indice 100 le concernant correspond un indice 92 pour la France. Les magasins de *King's Street*, la principale rue commerçante de Saint-Hélier, attirent beaucoup moins les touristes autrefois alléchés par le prix de produits bénéficiant alors d'un différentiel significatif avec ceux que l'on pouvait trouver sur le continent ou en Angleterre. Comptabilisés à un niveau marginal de 6,14 %, les séjours des touristes français ont chuté au cours des dernières années. Ces désaffections ont des conséquences importantes sur l'activité touristique de l'île et les fermetures d'établissement se sont multipliées.

Figure 13 : Évolution 1995-2001 du nombre de lits disponibles pour les visiteurs à Jersey

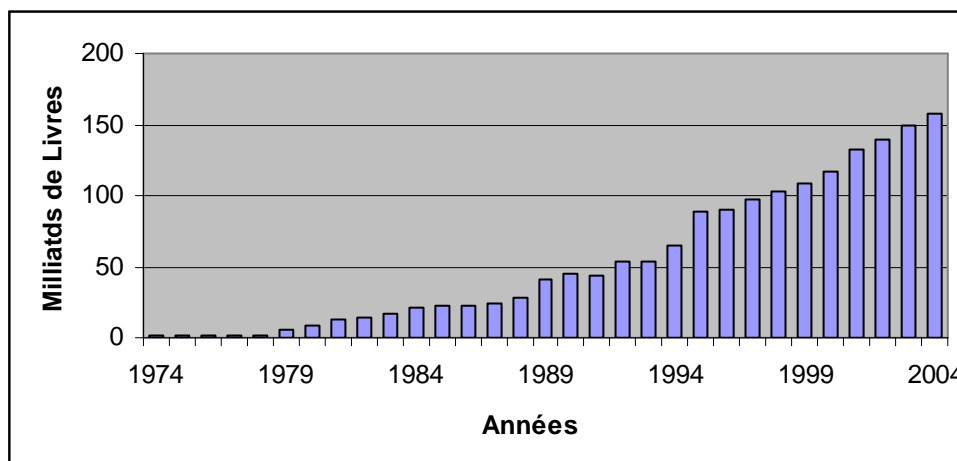


Source : *Jersey Statistical Review 2002*

Les responsables du *Tourism Board* ont pris acte des mutations qui ont conduit à la perte d'une partie de ses visiteurs ayant opté pour des destinations plus lointaines, moins coûteuses et au soleil mieux garanti. La réflexion sur la diversification touristique s'oriente maintenant vers la recherche de niches jouant davantage sur la spécificité du produit. A Jersey elles se nomment entre autres thalassothérapie, développement du label *Jersey Garden Island* et pôle d'excellence pour la conservation de la vie sous-marine.

Le secteur des finances a connu dans la seconde moitié du XXe siècle un développement qui en fait désormais l'alpha et l'oméga de la problématique sur l'avenir de l'île, à l'origine du profil contemporain de sa prospérité, mais également au cœur des préoccupations quant à sa pérennité et aux effets secondaires que son hégémonie implique. Car Jersey constitue une place de niveau mondial parmi les endroits dédiés à la collecte et à la valorisation des flux financiers dont la gestion est confiée aux banques. Le montant des dépôts, indicateur de base qui ne préjuge pas de l'usage fait de l'argent récolté, s'élève à 155,7 milliards de Livres à l'issue du premier trimestre de l'année 2004, soit un ordre de grandeur qui le place sensiblement au niveau du budget annuel de la France.

Figure 14 : Montant des dépôts dans les banques de Jersey (1974-2004)



Sources : www.gov.je/

Le nombre d'établissements bancaires⁷, de compagnies enregistrées aussi bien d'ailleurs à Jersey qu'à Guernesey ou même à Aurigny, ne peut qu'étonner le voisin continental si tant est qu'il ait une idée de l'ampleur des activités financières s'y déroulant. Il faut dire que les déposants et donneurs d'ordre y trouvent un ensemble de conditions particulièrement favorables. D'abord, caractéristique qui ne peut que convenir aux déposants, la stabilité politique est garantie dans les îles Anglo-normandes dans la mesure où l'on n'y connaît pas le jeu des partis politiques. Sans préjuger des conséquences des changements

⁷ Ce nombre est passé de 79 à 61 entre le 30 juin 1998 et le 31 mars 2002. Cette baisse qui s'explique d'abord par des regroupements, n'affecte pas le niveau des dépôts.

constitutionnels en cours, l'aspect apparemment consensuel de ces sociétés est de nature à rassurer les investisseurs. Leur non appartenance à l'Union européenne, par rapport à laquelle le Royaume-Uni constitue un écran protecteur, est également un élément apprécié. La fiscalité y est très avantageuse, puisque l'impôt sur le revenu est limité à 20% quel que soit son niveau, qu'il n'existe pas d'impôts sur les sociétés *offshore*, sur les successions, sur les gains en capital, sur les intérêts ou encore sur la valeur ajoutée. La juridiction est peu contraignante puisqu'il n'existe pas de loi sur le secret bancaire. L'économie est globalement saine et non aidée par le Royaume-Uni ou l'Union européenne. Si Jersey ne présente plus des bilans budgétaires annuels excédentaires comme au cours des années 1997-2000, l'examen des finances des États laisse apparaître une gestion serrée, où les dépenses de santé et d'éducation représentent une part du Produit National Brut plus faible que tous les pays de l'Union européenne, autre caractéristique qui rassure les tenants d'une économie libérale. Il n'y a pas d'endettement. D'une part l'existence d'une réserve stratégique équivalente à une année de recettes fiscales soit environ 380 millions de Livres, et d'autre part les dotations annuelles en investissement donnent des marges de manœuvre conséquentes. Enfin, la localisation à proximité de Londres, métropole financière mondiale avec laquelle les îles Anglo-Normandes sont intensément reliées, est excellente. Mais Jersey est bien davantage qu'un simple coffre-fort. Les plaquettes des établissements bancaires et financiers vantent l'étendue et le professionnalisme de la gamme des services offerts aux clients désireux de voir leur argent fructifier. Ces compétences s'exercent vers différents types de prestations.

La gestion des *trusts* représente l'une des grandes spécialités financières des îles Anglo-normandes, et plus particulièrement de Jersey. Ce système, spécifique au droit anglo-saxon, est, comme son nom l'indique, basé sur la confiance entre un constituant, qui apporte les fonds, et un ou plusieurs *trustees*, personnes morales ou physiques, qui les gèrent. Les pouvoirs du *trustee* sont définis par une convention. Celle-ci établit notamment la date à laquelle les biens du *trust* seront rétrocédés au constituant, qui n'a pas droit de regard sur la façon dont ses capitaux génèrent des plus-values. Les autorités de Jersey ont doté en 1984 cette pratique financière d'un dispositif légal spécifique, corrigé depuis sous des pressions extérieures dans le sens d'une plus grande transparence eu égard au problème de blanchiment d'argent à provenance douteuse. Cependant, les dispositions légales en vigueur ne prévoient toujours pas d'enregistrement qui permettrait de connaître leur nombre et le montant des capitaux qu'ils mobilisent. En principe, les bénéfices dégagés en fin de contrat sont soumis à la taxation unique de 20 % dans la mesure où le *trust* est géré par un *trustee* établi sur l'île.

Mais la formulation extraite d'une plaquette officielle de présentation laisse planer quelques doutes sur l'automatisme de l'impôt

« Trust companies incorporated on behalf of non-resident institutions (...) and which either have a full staffed presence in the Island or are administrated by another Jersey institution are **generally** expected to be resident in the Island for tax purposes and to pay Jersey tax at the standard rate of 20 per cent on assessable profits. »

(*Jersey Financial Services Commission*, 1999)

Les compétences anglo-normandes sont reconnues dans ce domaine de haute ingénierie financière puisqu'une enquête auprès de 100 clients privés de la *City* parue en février 2004 dans le magazine financier britannique *Legal Week* accorde à Jersey la première place quant à la qualité de la juridiction requise. Avec 87 % d'opinions favorables, Jersey devance Guernesey (81 %), les Bermudes (49 %), les Caymans (42 %), la Nouvelle-Zélande (36 %), l'Ile de Man (12 %), les Iles Vierges Britanniques et l'île Maurice (9%). Cette reconnaissance s'étend à d'autres produits comme les fonds d'investissement. Contrairement aux *trusts*, on peut en ce qui les concerne s'appuyer sur des données officielles. Pour les fonds collectifs, les plus récentes font état au 30 juin 2004 d'un nombre de 678 unités drainant une somme de 98,227 milliards de Livres (*Jersey Financial Services Commission*, 2004). La même institution nous apprend qu'à la même date la gestion des 20 188 fonds privés s'applique à une somme globale de 36,645 milliards de Livres. D'une manière générale, l'« expertise », pour reprendre un terme plusieurs fois entendu, des cabinets d'avocats et de comptables anglo-normands est reconnue. Par ailleurs, les îles Anglo-Normandes, en tout premier lieu Guernesey mais aussi Jersey qui s'intéresse désormais de près à cette activité, ont acquis un savoir-faire recherché dans le domaine de la *captive insurance*, montage destiné à couvrir les risques pris par des sociétés effectuant de grosses opérations, notamment industrielles, à l'étranger. En l'absence de statistiques, cette niche extrêmement spécialisée ne peut faire l'objet d'une évaluation chiffrée. La discrétion s'applique également à un dernier élément spécifique aux centres financiers *offshore*, à savoir l'enregistrement de sociétés dites « incorporées ». Cette spécialité existe dans les îles Anglo-Normandes, que ce soit à Jersey, Guernesey et même à Aurigny, depuis les années 1930. Au-delà de la simple appellation « compagnies », appellation que l'on retient généralement lorsque l'on évoque ce point de l'industrie financière des centres *offshore*, se cache une large gamme de montages juridiques. Ceux-ci, s'ils diffèrent selon qu'ils s'appliquent à des sociétés considérées comme résidentes,

non-résidentes, qu'ils aient le statut de *Corporation Tax Companies (CTC)*, d'*Exempt Companies* ou d'*International Business Companies*, ont pour raison d'être la possibilité d'échapper totalement ou en très grande partie à l'impôt et ceci contre un droit annuel extrêmement modique. Selon le rapport annuel du *Income Tax Office* des États de Jersey, 39 412 sociétés, tous types confondus, étaient enregistrées à la fin de l'année 2003. Les *Exempt Companies*, qui doivent mener leurs activités en dehors de l'île et ne pas être détenues par un résident, en représentent plus de la moitié. Contre un droit d'entrée annuel de 600 Livres, elles bénéficient d'une exemption de taxes sur les profits et bénéfices issus des capitaux déclarés. De l'aveu même des organismes officiels, elles sont particulièrement adaptées aux personnes privées désireuses de disposer de capitaux disponibles à des fins d'investissement. Spécialisé dans la promotion des paradis fiscaux, le groupe *Carlton Press* est plus précis quand il vante leurs mérites en en énumérant les nombreux avantages à savoir

“Exempt companies have many uses, including employment or constancy operations to avoid tax for salaried individuals, a moneybox company to act for other companies in a group, to protect assets from exchange control or repatriation of profits, or a holding company for international trading.”

(www.offshore-manual.com)

Tout ceci nous amène à la question qui a mis sur la sellette les centres financiers *offshore* que l'on affuble souvent du label de paradis fiscaux. Avant-garde dans ce combat, la mouvance altermondialiste, représentée en France notamment par l'Association pour la Taxation des Transactions pour l'Aide aux Citoyens (ATTAC), multiplie les dénonciations. Ses griefs sont connus, et s'orientent dans deux directions plus ou moins liées dans l'esprit des contempteurs. Il s'agit d'une part de la fonction de refuges pour des capitaux issus de malversations diverses, ou de trafics illicites, de drogue et d'armes notamment. D'autre part, les largesses fiscales qui y sont offertes sont stigmatisées dans la mesure où ces stratégies d'évitement sont à l'origine d'évasions dommageables pour le financement des services publics dans les États concernés. Le principe de la confidentialité, que les opérateurs financiers prennent bien garde de distinguer du secret, est également unanimement dénoncé.

D'un point de vue interne aux territoires concernés, les dommages sur l'environnement d'une agriculture productiviste appliquée à un espace restreint ont déjà été évoqués. La pression foncière contribue par ailleurs à la hausse vertigineuse des loyers et compromet les conditions d'existence de la partie de la population qui ne bénéficie pas des

salaires élevés payés dans le secteur financier. C'est par exemple le cas non seulement des personnes percevant de bas salaires en occupant des emplois de service dans la restauration, l'hôtellerie ou le commerce, mais également celles travaillant dans les secteurs éducatif et sanitaire. Le recrutement des infirmières et des enseignants constitue d'ailleurs une préoccupation persistante pour les autorités qui essaient de le faciliter dans le premier cas en étendant leurs recherches à des pays de l'ancien Empire britannique et dans le second en offrant des compensations financières destinées à atténuer l'impact du coût élevé du logement dans les budgets familiaux. A un échelon social beaucoup plus large, la mauvaise réputation des centres *offshore* est patente dans les opinions publiques des pays européens, ainsi d'ailleurs qu'à travers les propos de la plupart de leurs dirigeants. Pour se défendre, les milieux concernés développent un certain nombre d'arguments selon une logique bien présente dans les propos recueillis auprès d'un banquier français en poste à Saint-Hélien en mai 2000. Le premier consiste à dire qu'en matière de fraude, les pays occidentaux n'ont pas de leçons à donner dans la mesure où les scandales les plus retentissants ont compromis des établissements bancaires en dehors des centres financiers *offshore*. Mon interlocuteur n'a par ailleurs pas manqué de relever dans la liste des juridictions dans le collimateur des institutions internationales la présence d'Andorre, dont les deux co-princes sont l'évêque de Seo de Urgel et le président de la République française. On sait d'ailleurs à cet égard que le responsable des finances de la Principauté de Monaco est toujours un haut fonctionnaire français. En ce qui concerne plus précisément Jersey, la défense s'appuie en particulier sur les listes mises à jour par l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). Cette organisation, dont le siège est situé à Paris, regroupe 30 pays membres, dont la totalité des puissances économiques du monde occidental, auxquelles s'ajoutent le Japon et la Corée. Attachée selon le mot d'accueil de son site officiel « à la démocratie et à l'économie de marché », l'OCDE est considérée comme un observatoire mondial dont les travaux, publications de rapport et données statistiques couvrent un large spectre, « de la macroéconomie aux échanges, de l'enseignement au développement, à la science et à l'innovation. Cet organisme s'est manifesté à la demande de gouvernements de pays membres plus particulièrement à partir de 1998 en publiant une série de recommandations assortie d'une mise en demeure à l'intention d'un certain nombre de places financières, qui se sont précisément vues attribuer officiellement le label de paradis fiscal. Il leur est notamment demandé d'établir des règles touchant au contrôle de l'origine des capitaux et à leur gestion, ceci avec l'objectif avoué de réduire leur accès à ce que l'OCDE appelle la « concurrence fiscale dommageable » (Rapport 1998). En 2000, l'organisation identifie 35 juridictions

remplissant les critères de paradis fiscaux ainsi d'ailleurs que « 47 régimes fiscaux préférentiels potentiellement dommageables » parmi les membres même de l'OCDE. Les 35 juridictions en question sont les suivantes :

Tableau 16 : Les paradis fiscaux selon l'OCDE (1998)

Andorre	Grenade	Niue ^c
Anguilla ^a	Guernesey/Sercq/Aurigny ^d	Panama
Antigua et Barbuda	Man ^d	Samoa
Aruba ^b	Jersey ^d	Seychelles
Bahamas	Libéria	Sainte-Lucie
Bahrein	Liechtenstein	Saint-Kitts et Nevis
Barbade	Maldives	Saint-Vincent et Grenadines
Belize	Marshall	Tonga
Iles Vierges britanniques ^a	Monaco	Turks et Caïcos ^a
Cook ^c	Montserrat ^a	Iles Vierges des États-Unis ^e
Dominique	Nauru	Vanuatu
Gibraltar ^a	Antilles néerlandaises ^b	

^a : Territoire d'Outre-mer du Royaume-Uni

^b : Royaume des Pays-Bas

^c : Pays indépendant associé à la Nouvelle-Zélande

^d : Territoire dépendant de la Couronne britannique

^e : Territoire extérieur des États-Unis

A la fin des années quatre-vingts dix, quelques affaires de grande envergure avaient mis en lumière un certain nombre de défaillances dans les mécanismes de régulation en place à Jersey. Ainsi, poursuivant des investigations sur une affaire considérée comme « The biggest banking fraud of the twentieth century » (Mitchell A. *et al.*, 2001) au sein de la *Bank of Credit and Commerce International* (BCCI), un procureur new-yorkais se heurte aux

juridictions anglo-normandes après en avoir éprouvé avec plus de bonheur d'autres pourtant réputées pour leur mutisme :

«My experience with both Jersey and Guernsey has been that it has been not possible for US law enforcement to collect evidence and prosecute crime. In one case we tracked money from the the Bahamas through Curaçao, New York and London, but the paper trail stopped in Jersey and Guernsey It is unseemly that these British dependencies should be acting as havens for transactions that would not even be protected by Swiss secrecy laws.»

(*The Observer*, 22 septembre 1999, p. 19)

Dans une autre affaire de banqueroute datant de 1998, la faillite de la banque suisse *Cantrade*, la connivence entre les milieux politiques et financiers de l'île a été mise en évidence et considérée comme un facteur de risque en ce qui concerne les possibilités de fraudes. On retrouve l'année suivante la dénonciation de ce travers à travers d'autres affaires impliquant des fonds russes d'origine douteuse (Mitchell A. *et al.*, 2002).

A Jersey on est cependant conscient que la pression des États et des organisations supranationales comme le FMI ou l'OCDE pourrait menacer la pérennité d'activités sur lesquelles repose presque exclusivement la prospérité du bailliage. En 2002, la plupart⁸ des paradis fiscaux – dont Jersey et Guernesey - ont pris des engagements écrits auprès de l'OCDE afin de se conformer aux règles énoncées par cet organisme. Dans la déclaration d'intention envoyée à son secrétaire général, le président du *Policy and Resources Comittee* des États de Jersey, tout en estimant que les dispositions requises existent déjà à Jersey dans une large mesure, précise les engagements notamment sur la question sensible de l'échange d'informations. Ce type de déclaration d'intention a permis à 28 juridictions de sortir de la liste des autorités non coopérantes. Il faut donc en donner quitus aux autorités de Jersey. Il n'est d'ailleurs peut-être pas non plus totalement fortuit que le rapport Clothier demande un bouleversement du système politique en insistant particulièrement sur la fonction de contrôle dévolue aux membres de États ne figurant pas au gouvernement. Cependant, dans un domaine où la prudence est de mise, on ne saurait se satisfaire de dénoncer la culpabilité exclusive de tel ou tel centre financier ou de tel ou tel type de juridiction. En la matière les bruyantes manifestations de probité des États peuvent masquer des comportements répréhensibles. On

⁸ Les juridictions n'ayant pas pris d'engagement formel en 2002 sont Andorre, Liechtenstein, Liberia, Monaco, les Îles Marshall, Nauru et Vanuatu.

peut seulement émettre l'hypothèse que dans le système de grande lessiveuse universelle d'argent sale, les îles Anglo-Normandes, bien régulées et offrant des services financiers qui paraissent n'avoir qu'un lointain rapport avec l'écoulement de capitaux apportés par des organisations criminelles, jouent un rôle complémentaire à celui de juridictions moins bien contrôlées. Si l'on continue d'adopter cette métaphore initiée par le terme anglais de *laundering*, on peut estimer que certains capitaux frauduleux sont, avant d'arriver à Jersey où l'on se targue d'être à la pointe de la régulation, passés par les différentes machines à blanchir l'argent de juridictions moins regardantes donc. Le comité scientifique d'ATTAC décrit ainsi en juin 2000 ce processus :

« On distingue à cet égard le pré lavage (...), le lavage (.....) et le recyclage (intégration par des places financières respectables comme la Suisse ou le Luxembourg). Il y aura donc multiplication des sociétés écran et de transferts très difficilement contrôlable de fonds d'une société à une autre. Chaque échelon pourra aussi jouer son rôle en matière fiscale. »

L'imbrication des centres *offshore* constitue un phénomène qui ne va pas dans le sens de la marche vers la transparence réclamée par les uns et apparemment concédée par les autres. Ainsi le groupe *Ogier-Le Masurier*, l'un des plus puissants opérateurs financiers anglo-normand, a ajouté à son organigramme une filiale nommée *Ogier Boxalls* issue d'une fusion avec une société des îles Caymans. Cette nouvelle branche créée en février 2004 et forte de 370 collaborateurs sert déjà des clients tels que *HSBC Alternative Investments Limited*, *Lloyds TSB Bank*, *UBS Warburg*, *Bank of America*, *Exxon*, *Crédit Lyonnais Americas*, ou *Esso Standard Oil*. L'un de ses principaux managers, James Bergstrom ne dissimule pas l'intérêt d'une telle opération puisqu'il se déclare

« very excited by the merger. The multi-jurisdictional capability will be very attractive to our clients both locally and internationally. »

Le terme « multi-jurisdictional » est à relever. Son emploi exprime bien les marges de manœuvre que les centres *offshore* sont à même de se ménager à travers toujours plus de sophistication dans les constructions financières, probablement afin de continuer à satisfaire les goûts pour la discrétion de leurs clients. La lecture des publications du Groupe d'Action Financière sur le blanchiment des capitaux (GAFI), organisme intergouvernemental qui a

pour objectif de concevoir et de promouvoir, aussi bien à l'échelon national qu'international, des stratégies de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, est à ce titre édifiante. Ses différents rapports annuels analysent scrupuleusement la position des places financières concernées et mesurent leurs progrès. Sans entrer dans des détails, disons simplement que les juridictions ne vont pas à la même vitesse et présentent des façons différentes de se plier aux recommandations. Au mois de janvier 2004, le groupe jersiais *Sinel* annonce son implantation à Anguilla en insistant sur le fait que cette dernière est « de quelque façon semblable à Jersey il y a vingt ans ». Quand un observateur sceptique sur la mise au pas des paradis fiscaux prend connaissance de telles déclarations, il y a de fortes chances pour que ce décalage temporel ainsi mis en avant lui suggère un autre décalage, celui tenant à l'intransigeance dans la régulation des juridictions respectives. Dans le même ordre d'idées et pour revenir sur les sociétés incorporées, il y a également des possibilités en jouant sur l'imbrication des opérateurs. Le groupe *Carlton Press*, peu suspect de volonté de dénonciation, décrit avec un cynisme peut-être involontaire sous le titre *Banking Intricacies and Oddities* comment procéder pour ne pas être soumis à l'impôt en jouant sur les deux juridictions anglo-normandes :

« If you incorporate in Jersey, bank interest earned on deposit in a Jersey bank will be taxable as "local income" at the 20% rate. Curiously, a Jersey company can avoid the 20% levy on its bank interest by keeping its bank deposits in a Guernsey bank. Guernsey bank interest is treated as "foreign source income" and is not held to be within the scope of the "local tax". The situation works well in the reverse too, and a Guernsey company can receive bank interest from a Jersey bank without incurring a "local income tax liability". »

(<http://www.offshore-manual.com/index.html>)

On ne saurait mieux illustrer le fait qu'il reste encore des possibilités à exploiter malgré les concessions récentes. Quoi qu'il en soit, tous ces éléments montrent s'il en était besoin le haut niveau d'intégration de Jersey dans les réseaux financiers à l'échelon global. Il n'est que de prendre connaissance des agendas des représentants des responsables politiques de l'île pour réaliser à quel point ils multiplient les contacts avec leurs homologues des principales places européennes, caraïbes ou moyen orientales. Nous n'avons pas fait ici le tour de la question des paradis fiscaux. Son évocation ne peut cependant pas se satisfaire des dénonciations en bloc. A cet égard, on peut distinguer la question du blanchiment de l'argent

sale, celle de l'optimisation de la rentabilité financière par l'évasion fiscale légale, ou encore la prestations de services hautement spécialisés comme la *captive insurance*. L'amalgame, qui entache la réputation des places en question n'est pas une fatalité. Mais il est entretenu par la pratique de ceux que ses défenseurs appellent la confidentialité et ses pourfendeurs le secret, pratique qui alimente toutes les suspensions.

Il ressort de ce survol économique de Jersey une impression de fuite en avant da la part d'une société dont les responsables sont condamnés à aller toujours plus loin chercher les clés de la pérennité de la prospérité. Jersey présente un modèle à l'avant-garde de ce qui constitue une économie à forte valeur ajoutée et très fortement dématérialisée. Symbole de cette évolution, le secteur du commerce électronique a totalisé en 2003 un chiffre d'affaires de 250 Millions de Livres. La hausse pour le premier trimestre de 2004 est de l'ordre de 40 % et autorise à écrire que ce secteur contribue désormais plus à l'économie jersiaise que le tourisme et l'agriculture réunis⁹. La prééminence du secteur financier dans l'économie jersiaise est ressentie officiellement comme un bienfait et le *satisfecit* est omniprésent dans les commentaires sur la bonne santé du secteur. Cette vision est sans conteste étayée par les indicateurs que l'on peut convoquer à l'envi sur son poids en terme d'emplois ou de contribution à l'économie. Mais l'inquiétude apparaît parfois dans certaines projections telle celle émanant du *Finance and Economics Comittee* qui décrit la situation de l'île si Jersey perdait de sa compétitivité dans le concert des juridictions vouées aux prestations financières en tout genre. Selon ce document, la population baisserait d'environ 25 %, la valeur des propriétés chuterait, l'âge moyen de la population augmenterait, le déficit des États atteindrait 200 millions de Livres, les impôts augmenteraient fortement et le niveau des services publics baisserait. La réalisation de certaines de ces prévisions ne ferait probablement pas que des malheureux parmi les éléments de la population qui n'ont pas accès au haut standard de vie des oligarchies politique, financière et affairiste de l'île. Mais leur évocation permet de mesure à quel point le secteur des finances

« has eaten away at this island like the first little black and white computer game, Pacman, to the detriment of other Island staple industries. »

(*Jersey Evening Post*, 31 octobre 1998)

⁹ *Jersey Evening Post*, 23 mai 2004.

2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : dépendances à la métropole et intégrations globales

Des recettes provenant en grande partie de la métropole

« Je n'apprendrai rien à personne en disant que la conjoncture économique est mauvaise et qu'il y a lieu d'être très inquiet pour l'archipel qui voit, d'année en année, accroître sa dépendance vis-à-vis de Paris.

Notre économie est plus qu'artificielle et si demain la Mère Patrie devait nous supprimer les subventions (...) dont nous bénéficions, nous n'y survivrions pas. »

(Karine Claireaux, Maire de Saint-Pierre, *Écho des Caps Hebdo*, 29 octobre 2004)

La chute des activités liées à la filière pêche et les difficultés à mettre en place des stratégies économiques alternatives expliquent le manque d'autonomie financière de la collectivité territoriale. Les relations entre l'archipel et le Canada concernant la mer feront l'objet d'un développement particulier dans le cadre de la quatrième partie. Nous nous contenterons ici d'en mesurer l'impact en terme économique, puisque les revenus de Saint-Pierre-et-Miquelon ont, depuis ses premiers établissements et mis à part quelques épisodes particuliers de son histoire, toujours été presque exclusivement tirés des différents maillons de la filière halieutique. Personne ne peut sérieusement envisager que celle-ci retrouve à terme, sinon un niveau comparable, du moins une part significative de ce qu'elle fut. Les tonnages pêchés ont diminué de façon brutale. Pour s'en convaincre, il n'est que de comparer le volume des exportations de produit de la pêche qui s'élève à 1 333 tonnes en 2002 (IEDOM), soit environ douze fois moins que ce que l'archipel exportait vingt ans plus tôt (Bélorgey, *op. cit.*). En amont de la filière, la fonction d'avitaillement qui a assuré une bonne partie de la prospérité du secteur commercial à Saint-Pierre, a pratiquement disparu si l'on compare les 677 escales de navires de pêche étrangers, dont 513 espagnols, en 1970 aux 57 comptabilisées en 2002. En aval, l'usine de transformation de poisson *Interpêche* a subi une baisse d'activité qui la conduit désormais à ne plus employer que 75 personnes une partie de l'année contre 300 à 350 à plein temps jusqu'en 1991.

La seule source de la prospérité de Saint-Pierre-et-Miquelon s'est donc tarie à la fin du XXe siècle. La question centrale pour les personnes et instances impliquées dans le problème

de son développement s'inscrit toute entière dans la recherche des moyens de sortir d'une dépendance qui constitue cependant une assurance en cas de crises. Au cours des dernières décennies, celles-ci ont été nombreuses en raison des relations tumultueuses avec le Canada en matière d'appropriation de l'espace marin. Les dotations en subventions, nonobstant les réticences sur le principe, sont indispensables à la bonne marche de services publics dont une partie de l'activité est d'une part soumise aux difficiles conditions climatiques et d'autre part assujettie à la situation particulière de l'archipel. Pendant plus de la moitié de l'année, les rigueurs du climat y interdisent en effet toute activité halieutique. Le secteur du Bâtiment et Travaux Publics, qui a remplacé la pêche en terme de premier pourvoyeur d'emploi du secteur privé, est alors également à l'arrêt. Il n'est pas non plus question d'envisager la moindre recette liée à l'accueil de touristes. La structure de l'emploi est donc inévitablement atypique sur l'archipel. Chaque secteur de l'économie reçoit d'une façon ou d'une autre de quoi compenser les handicaps structurels et conjoncturels.

Il est banal de dire que la fonction publique est surreprésentée à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le sujet est parfois abordé avec une certaine ironie. Il semble évident que les centaines de salaires payés par l'État, sur lesquels s'appliquent une bonification de 30 à 70 % par rapport à la métropole, sont indispensables à la survie économique de l'archipel et peuvent apparaître symptomatiques de ce que l'écrivain martiniquais Édouard Glissant appelle une « économie prétexte¹⁰ ». C'est cette assistance que dénonçait notamment avec force l'ancien sénateur, maire de Saint-Pierre et président du Conseil général Albert Pen, quand il estimait que

« C'est l'incurie et le gaspillage (...) mais l'État s'en f... puisque cela lui permet (somme toute pour pas trop cher) de se soucier d'un vrai développement économique. »

(Écho des Caps Hebdo, n° 910 du 24 au 30 janvier 2003)

Cependant la structure particulière de l'emploi se justifie dans une large mesure à la fois par le statut de l'archipel et par sa situation particulière. C'est le prix, modeste à l'échelle de la France, à payer pour le maintien, que personne en remet en cause ni à Paris ni sur l'archipel, de la collectivité au sein de la République. Car si Saint-Pierre-et-Miquelon a la population d'un petit canton métropolitain, son statut lui confère dans ses grandes lignes l'armature administrative et institutionnelle d'un département.

¹⁰ Expression reprise par un autre écrivain martiniquais, Raphaël Confiant, lors d'une conférence donnée à Fort de France le 11 novembre 2005.

Tableau 17 : Effectif des services de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon (2000)

Services de l'État	Nombre d'employés
Éducation nationale	194
Équipement	174
Gendarmerie	58
Préfecture	52
Aviation civile	37
Douanes	25
Trésorerie générale	22
Affaires maritimes	14
Travail, emploi, formation professionnelle	11
Police de l'air et des frontières	9
Affaires sanitaires et sociales	9
Météo France	8
Services fiscaux	7
Concurrence	6
Jeunesse, sports, action culturelle	5
Total	631

Source : Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon – Mai 2001

Ces données, extraites du *Rapport relatif à l'actif des services de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon en 2000*, ne prennent pas en compte les quelques 200 personnes travaillant dans la fonction publique hospitalière ni celles employées dans les fonctions territoriales affectées aux communes de Saint-Pierre et de Miquelon et au Conseil général. Si l'on ajoute la soixantaine de personnes travaillant à la station locale de Radio-France Outre-mer (RFO), on obtient une structure salariale de services publics ou assimilés totalement atypique, en nombre et en qualification, pour une si petite communauté. Des conditions particulières expliquent également les plus gros postes. L'Éducation Nationale arrive en tête. Ce phénomène habituel est renforcé par le fait qu'il n'est pas aussi aisé qu'en métropole de fermer des postes et de

redéployer les membres du personnel ainsi libérés. En ce qui concerne l'Équipement, le nombre d'agents peut s'expliquer par les différentes opérations nécessitées par le très fort enneigement hivernal et les dégradations de la voirie qui en découlent.

Le secteur privé reçoit des aides ciblées, dont une part significative est liée aux conditions de vie et à l'éloignement. Des compensations, sous forme d'indemnités spéciales, sont accordées aux quatorze exploitations agricoles de l'archipel. Dans le domaine de la pêche, les aides et primes diverses versées concernent en premier lieu le paiement d'indemnités saisonnières destinées à compenser le manque de revenus lié aux conditions climatiques entre le 1^{er} octobre et le 30 avril. Le reste est absorbé par les aides dites de campagne, que l'on peut assimiler à des soutiens au fonctionnement, et les aides à l'investissement. Les entreprises stratégiquement et/ou symboliquement indispensables à l'archipel comme l'usine de transformation de poisson *Interpêche*, la compagnie aérienne *Air Saint-Pierre* ou les compagnies destinées à assurer la desserte maritime se voient octroyer des subventions destinées à équilibrer des comptes voués au déficit. Pour tenter de sortir d'une dépendance souvent ressentie comme humiliante, la notion de diversification est au cœur des discours sur l'avenir de l'archipel et sur ses chances d'accéder à une plus grande autonomie économique. Elle s'applique à plusieurs niveaux stratégiques, à l'intérieur et en dehors de la filière pêche. Les tentatives, sans grand succès, de diversification dans le secteur de la pêche sont évoquées dans la quatrième partie, puisque leur bien-fondé, eu égard à l'étroitesse de la ZEE dévolue à l'archipel, est en liaison organique avec les relations franco-canadiennes en terme d'appropriation de l'espace marin. Les accords sur la coopération régionale – que nous détaillerons plus loin dans cette partie - inaugurent quant à eux une démarche qui, par la force des choses, relègue la pêche à un rôle mineur. Cependant la filière sinistrée de l'archipel lui permet encore d'étendre son rayon d'action, à travers sa participation à différentes instances internationales.

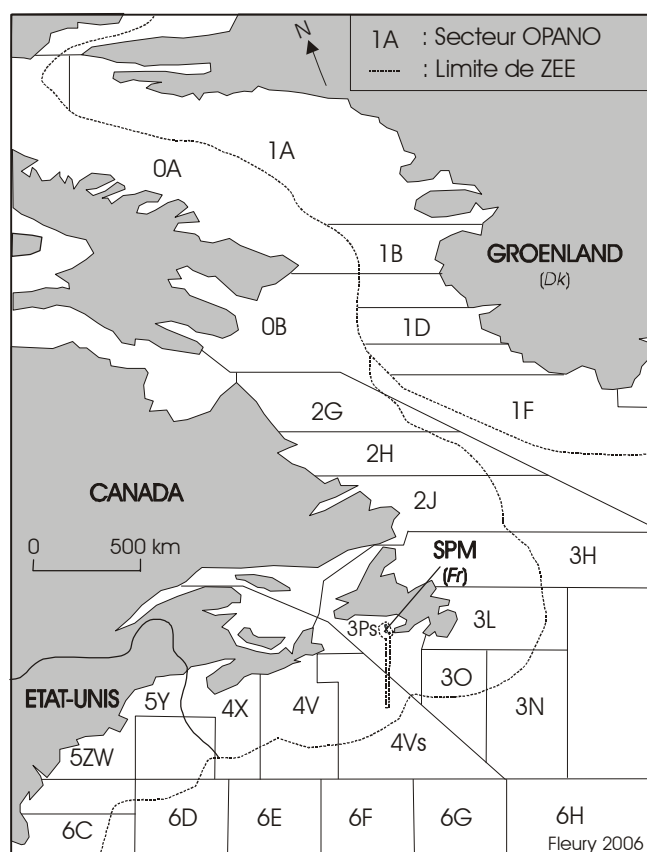
L'intégration de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'échelle globale

En effet, malgré la baisse sévère des activités, Saint-Pierre-et-Miquelon est présent dans deux instances décisionnaires. Il s'agit de l'Organisation des Pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) et de la Commission Internationale de Conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA). Les missions de l'OPANO, fondée en 1978 à Ottawa, sont énoncées dans l'article 2 de la Convention qui en décrit notamment les objectifs, l'aire d'application et l'organisation interne :

“The Contracting Parties agree to establish and maintain an international organization whose object shall be to contribute through consultation and cooperation to the optimum utilization, rational management and conservation of the fishery resources of the Convention Area.”

L’OPANO est pilotée par un Conseil général, basé à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, et chargée de l'administration et des relations avec les autres organisations et les parties non contractantes. De son côté, le Conseil scientifique mène les évaluations de stock, coordonne la recherche scientifique et communique les résultats des délibérations et des recherches de base. La Commission de la pêche, responsable de la conservation et de la gestion des ressources halieutiques et de la mise en œuvre de mesures réglementaires (inspection, observation, surveillance) est, quant à elle, chargée de garantir l'absence de contradiction entre les décisions de l'OPANO et celles des États côtiers. Ceux-ci sont au nombre de quatre : le Canada, les États-Unis, plus le Danemark et la France aux titres respectifs de leur souveraineté sur le Groenland et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Carte 18 : Aire d’application de la convention de l’OPANO



Source : OPANO

L'aire matérialisée sur la carte ci-dessus ne fait pas la distinction entre les eaux étant sous la souveraineté des quatre États côtiers - non concernées - et les seules eaux (*Regulatory Area*) où s'appliquent les dispositions de la Convention, soit le plus souvent au-delà des 200 milles. Les membres de l'OPANO sont au nombre de treize.

Tableau 18 : Les membres de l'OPANO (juin 2005)

Membres	Entré en :	Membres	Entré en :
Bulgarie	1979	Islande	1978
Cuba	1978	Japon	1980
Canada	1978	Norvège	1978
Corée du Sud	1993	Russie	1978
Danemark ^a	1979	Ukraine	1999
États-Unis	1995	Union européenne	1978
France ^b	1996	Source : www.nafo.int	

^a : au titre des îles Féroé et du Groenland

^b : au titre de Saint-Pierre-et-Miquelon

Les pays membres de l'Union européenne ne peuvent être contractants à titre individuel¹¹ et il a fallu attendre dans un premier temps que Saint-Pierre-et-Miquelon abandonne son statut de département en 1985 – et donc que les eaux entourant l'archipel ne soient ainsi plus considérées comme étant communautaires - pour que la possibilité s'offre à la France d'adhérer individuellement¹². Aux différentes réunions, une délégation française type est généralement conduite par le président ou un vice-président du Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon, assisté par un membre d'une haute administration comme le Secrétariat général de la Mer, et complétée par un représentant des Affaires maritimes en

¹¹ Ceci explique que l'OPANO perd régulièrement des membres au gré de l'intégration de nouveaux pays à l'Union européenne.

¹² Le changement de statut de Saint-Pierre-et-Miquelon, membre de la catégorie des Pays et Territoire d'Outre-Mer en vertu d'une clause du Traité de Rome, doté depuis 1992 d'une zone économique n'entrant plus dans le champ de la politique commune des pêches de l'Union a donc permis à la France de disposer d'un siège à l'OPANO.

poste sur l'archipel, d'un professionnel de la filière halieutique et d'un fonctionnaire du Ministère des Affaires étrangères. Cette représentation de l'archipel dans une instance décisionnaire internationale constitue un élément symbolique non négligeable, dans un contexte marqué par ailleurs par son effacement en tant que plaque tournante de la pêche dans l'Atlantique du Nord-Ouest. Que ce soit en ce qui concerne l'OPANO ou la CICTA, la mention de la France est toujours accompagnée de la précision « au titre de Saint-Pierre-et-Miquelon ». Les personnes impliquées ne se font d'ailleurs pas faute de souligner avec une certaine fierté le fait que les représentants de l'archipel siègent sur le même plan que par exemple ceux des États-Unis ou de l'Union européenne. Sur le plan économique, l'archipel a la possibilité de se voir allouer dans les eaux internationales des quotas qui peuvent être pêchés soit par un navire armé à Saint-Pierre-et-Miquelon, soit par un armement étranger dont les prises sont livrées à l'industrie de la transformation sur l'archipel. C'est cette dualité qui a par exemple prévalu à la réunion de Saint-Jacques de Compostelle en septembre 2002, respectivement pour le flétan et la crevette, cette dernière espèce étant pêchée par un navire letton¹³. Le champ de compétence du CICTA est à la fois plus vaste dans son extension spatiale, puisqu'il concerne tout l'océan Atlantique, et plus restreint d'un point de vue biologique, puisqu'il s'applique seulement aux familles – toutefois nombreuses – de thonidés. Fort d'une quarantaine de membres, cette organisation offre également à Saint-Pierre-et-Miquelon la possibilité d'une part d'exister en tant que « îles à pêche » et d'autre part de bénéficier de retombées économiques¹⁴.

Cet activisme revendiqué, révélateur de la pérennité d'une aspiration au grand large de la petite communauté et élément non négligeable d'une conscience de jouer un rôle même modeste dans le domaine qui a déterminé son existence, connaît une extension planétaire à travers son implication dans un tout autre domaine, celui du réseau des Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) de l'Union européenne. Les statuts particuliers de ces territoires dépendant d'un État membre, leur situation périphérique, leur dissémination, les contraintes liées à une déclinaison extrêmement variée de l'insularité, les ont amenés à se regrouper en 2002 au sein de l'*Overseas Countries and Territories Association*¹⁵ (OCTA). L'objectif de cette association est, en unissant leurs forces individuellement modestes, de faire remonter de

¹³ Déclaration de M. Paul Jaccachury, vice-président du Conseil général et membre de la délégation française, à *L'Écho des Caps Hebdo* du 11 au 17 octobre 2002.

¹⁴ Cette question, qui est liée aux conflits d'appropriation sur l'espace marin, est traitée dans la quatrième partie.

¹⁵ Il y vingt PTOM dépendant de pays membres de l'UE. Parmi eux, seize sont habités et treize adhèrent à l'OCTA. Il s'agit de la Polynésie Française, de la Nouvelle-Calédonie, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Wallis-et-Futuna pour la France, des îles Vierges Britanniques, des îles Falkland, de Montserrat, d'Anguilla, de Sainte-Hélène et des îles Turks-et-Caïcos pour le Royaume-Uni, d'Aruba et des Antilles Néerlandaises pour les Pays Bas et du Groenland pour le Danemark.

façon plus visible vers Bruxelles les inconvénients mais aussi les avantages d'un tel profil. La mise en commun des problèmes et des aspirations de chacun et leur évaluation auprès du partenaire que devient en l'occurrence l'Union européenne se fait au cours de réunions nommées « forums ». Ils réunissent des représentants des treize PTOM, des quatre pays desquels ils dépendent, et de l'Union européenne. Les principaux dossiers discutés lors de ces réunions concernent d'abord le parti que devraient pouvoir tirer les PTOM d'une part de leur statut, puisqu'ils sont à la fois en dehors de l'UE et dedans à travers les liens organiques qu'ils ont avec un État membre, et d'autre part de leur localisation puisqu'ils sont généralement au contact de partenaires éventuels rattachés à d'autres entités politiques et économiques. Saint-Pierre-et-Miquelon possède à cet égard une expérience avec le Canada (*cf.* 2.b. p. 341 et suiv.) qui explique en partie le fait que l'archipel soit un élément moteur en la matière dans l'OCTA. Généralement on peut dire que Saint-Pierre-et-Miquelon, membre du comité exécutif basé à Bruxelles et à ce titre « bien placé pour travailler activement avec les instances européennes et être toujours présent pour défendre ses propres dossiers¹⁶ », contribue activement aux travaux de l'association. Ainsi c'est dans les bureaux parisiens de la SODEPAR que le mémorandum visant à lister les principales requêtes des PTOM par rapport à l'UE a été rédigé. Ce document évoque différents dossiers telles que la priorité de calendrier concernant des agréments pour les produits agricoles et issus de la pêche destinés à rentrer dans l'UE, l'adaptation de règles douanières aux conditions particulières des PTOM, la possibilité de rétrocession de quotas de pêche à leur bénéfice ou la préférence donnée à leur port comme plate-forme d'avitaillement des navires battant pavillon d'un membre de l'Union évoluant dans leur région.

Parallèlement à ces actions tournées vers l'extérieur, l'OCTA permet, par la familiarité née de l'appartenance à une structure commune à ses membres, de développer bilatéralement des liens et la mise en commun de problèmes spécifiques posés à quelques uns d'entre eux. Saint-Pierre-et-Miquelon s'est ainsi rapproché du Groenland avec lequel est particulièrement évoquée la question des dessertes maritimes et aériennes. Entre ces deux PTOM, que l'on peut qualifier de voisin à l'échelon de l'Atlantique Nord, on évoque, en comptant sur l'octroi de financement de la part du Fonds Européen de Développement (FED) pour la mener à bien, la possibilité de

« conduire une étude des dessertes des deux territoires et une étude de faisabilité en vue d'optimiser en commun (...) la desserte de deux territoires très isolés et confrontés aux

¹⁶ *L'Écho des Caps Hebdo* n° 895 du 4 au 10 octobre 2002.

mêmes impératifs d'efficacité et de coûts afin de développer leurs exportations vers les continents européen et nord-américain¹⁷. »

D'autres possibilités, offertes aux PTOM de s'associer dans le cadre de financement assuré par le FED, concernent Saint-Pierre-et-Miquelon et un archipel beaucoup plus lointain puisqu'il s'agit des îles Falkland. C'est en l'occurrence le domaine de l'aquaculture qui est visé en raison de la convergence des préoccupations de ces deux territoires éloignés d'environ 12 000 kilomètres concernant la diversification de l'économie et le désir de sécuriser la filière halieutique.

Il s'agit on le voit de savoir maîtriser une ingénierie très spécialisée, nécessitant une grande connaissance des rouages européens, une insertion sans complexe dans la large sphère des *lobbies* bruxellois et une volonté politique de mise en commun des expériences et des projets de petits territoires, le plus souvent micro-insulaires et parfois très isolés. Sans augurer de la concrétisation des différents dossiers dans lesquels Saint-Pierre-et-Miquelon s'implique, on constate cependant que sa représentation et son activité au sein de l'OCTA lui donnent une place proportionnellement importante si l'on se réfère par exemple à son nombre d'habitants. La collectivité territoriale française est en la matière l'avant-dernier territoire de tous les PTOM associés¹⁸. A cet égard, on peut émettre l'hypothèse que le capital socio-spatial détenu par différents groupes sociaux de l'archipel - pêcheurs, industriels, élus notamment -, queue d'une comète naguère scintillante, constitue un atout et une motivation pour se tourner encore vers le lointain et des possibilités nouvelles susceptibles de compenser la perte probablement irrémédiable des anciennes.

¹⁷ *L'Echo des Caps Hebdo* n° 977 du 9 au 15 juillet 2004.

¹⁸ Seules les îles Falkland, avec une estimation de 2 967 habitants (2005), sont moins peuplées que Saint-Pierre-et-Miquelon (www.cia.gov).

2.c. Trinidad-et-Tobago : hydrocarbures et recherche du *leadership*

Dans la présentation de la première partie, nous avons évoqué le profil économique atypique de Trinidad-et-Tobago, caractérisé par la prédominance d'un secteur énergétique intégré (cf. figure 2 p. 33). Cet avantage sur les autres États conduit le pays à prétendre à un rôle de leader dans un contexte régional caraïbe marqué par la juxtaposition d'États présentant un ensemble de handicaps.

Une éminence économique régionale grâce au secteur énergétique

« *The story of the twentieth-century Trinidad economy would be, in large measure, the story of oil.* »
(Brereton, *op. cit.*)

L'émergence dès la seconde moitié du XIX^e siècle d'une importante activité d'exploitation des hydrocarbures à Trinidad est à plusieurs points de vue remarquable. Cette intrusion dans un espace insulaire de moins de 5 000 km² constitue une diversification singulière pour une île caraïbe uniquement vouée jusqu'alors aux productions agricoles définies dans un cadre colonial. Le développement de l'activité nouvelle ne va pas de soi, même si la genèse de l'industrie des hydrocarbures peut ici être considérée comme la plus ancienne du monde. Le premier épisode démarre avec le forage d'un puits en 1857 dans le secteur de La Brea par la compagnie américaine *Merrimac Oil Company* (Brereton, *op. cit.*) Cette région du sud-ouest de l'île est marquée par la présence d'un lac d'asphalte, *Pitch Lake*, curiosité géologique de laquelle on extrait un matériau dont Raleigh avait déjà reconnu la qualité pour calfater ses navires lors d'un raid sur Trinidad en 1587 (Giacottino, *op. cit.*). *Pitch Lake* s'avère être l'indice à ciel ouvert d'une forte présence d'hydrocarbures dans des sols alors recouverts par la forêt primitive. L'extraction de son asphalte¹⁹ est à distinguer des débuts balbutiants, à la même époque et dans le même secteur, de celle du pétrole. En effet, alors que la production d'asphalte, qui sert notamment à recouvrir la voirie de Washington et même deux artères parisiennes²⁰, ne cesse d'augmenter jusqu'à culminer à 206 000 tonnes en 1913, celle du pétrole par forage connaît un développement plus heurté.

Sous l'impulsion de quelques précurseurs, une activité pionnière, contrariée par d'importants problèmes de salubrité et de logistique, se développe à Trinidad pendant une

¹⁹ Bitume, asphalte et goudron sont des mots synonymes. Ils s'appliquent à un produit naturel, issu d'un processus évolutif du pétrole sous certaines conditions, notamment l'exposition à l'air libre.

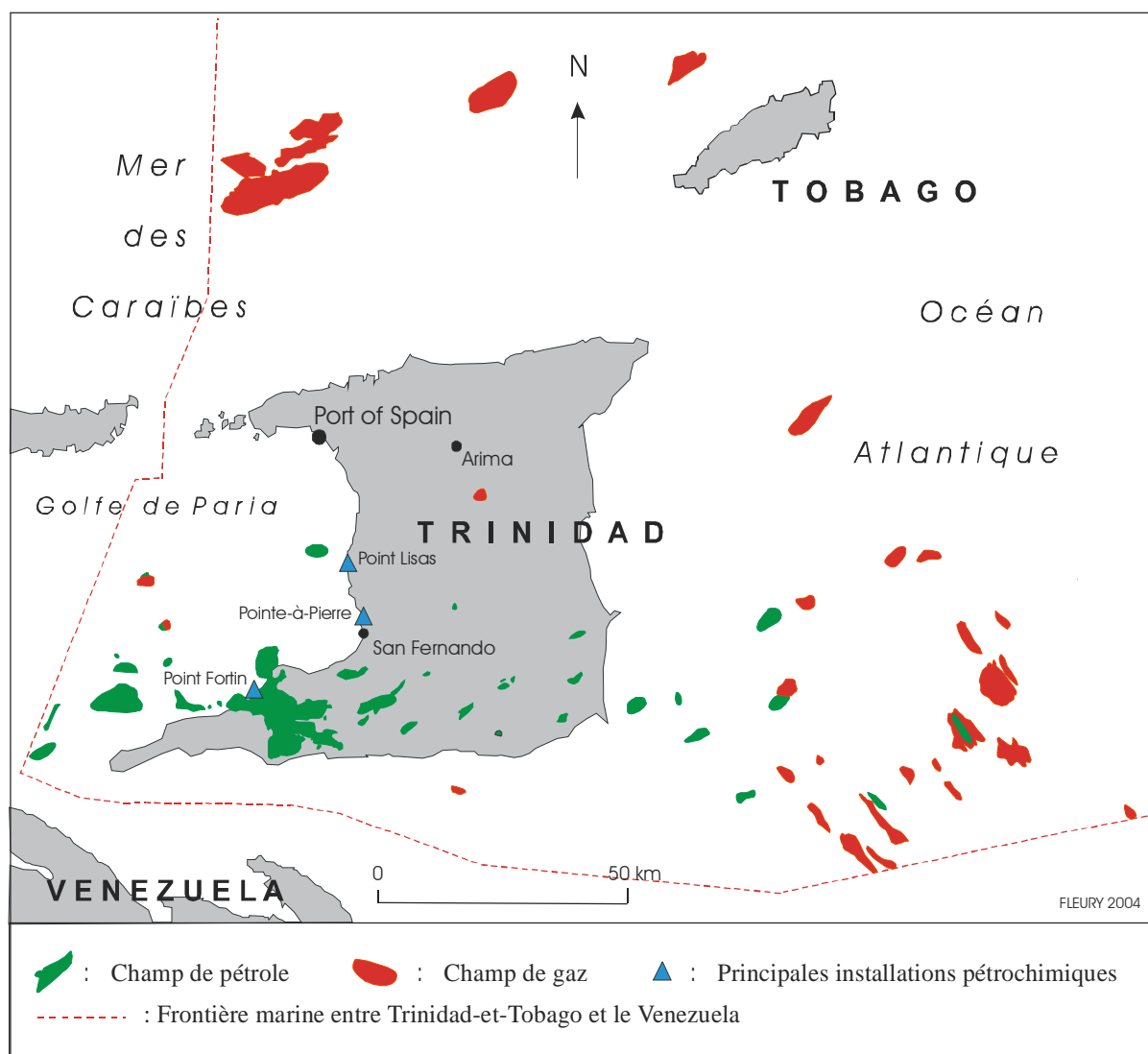
²⁰ www.gov.tt.

dizaine d'années. Du point de vue de la rentabilité économique, ces entrepreneurs se trouvent confrontés aux aléas d'une demande restreinte, essentiellement soutenue par les dispositifs urbains d'éclairage. Cet épisode originel, au cours duquel le pétrole est acheminé par bateaux aux États-Unis et en Angleterre, permet de prendre date. Il vient en effet trop tôt dans la mesure où le marché naissant est rapidement absorbé par les gisements découverts en 1859 par le capitaine Drake en Pennsylvanie. Le véritable envol de l'industrie pétrolière à Trinidad survient au cours des premières années du XXe siècle, alors que la demande liée au développement de la locomotion automobile par le principe du moteur à combustion interne s'accroît considérablement. Ce fait nouveau permet à des investisseurs d'entreprendre des possibilités d'expansion malgré la persistance des difficultés dues aux conditions sanitaires, aux contraintes du terrain et à l'étroitesse de l'assise capitaliste. L'impulsion définitive est donnée par les autorités coloniales lorsqu'elles se rendent compte de l'intérêt du pétrole trinitadien. Celui-ci devient une ressource stratégique dans le cadre de l'Empire britannique alors que l'orientation de la propulsion des unités de la *Royal Navy* conduit à son utilisation croissante. De 1909 à 1914, la production annuelle passe de 47 000 à un million de barils. L'île assure une bonne partie du ravitaillement de l'Angleterre en guerre. En 1916, est créée à Pointe-à-Pierre une première raffinerie vers laquelle converge un réseau de *pipelines* venant des différents champs d'extraction. Le raffinage s'applique alors à 80 % du pétrole brut et permet l'élaboration de produits diversifiés comme le fuel pour les navires de guerre, le kérosène, l'essence et différents types de lubrifiants. Progressivement les raffineries de Pointe-à-Pierre et de Point-Fortin traitent du pétrole brut importé d'autres centres de production. Le *boom* pétrolier à Trinidad est facilité par le fait que le droit britannique reconnaît au propriétaire du sol la propriété du sous-sol. Des dizaines de sociétés sont alors créées essentiellement par des propriétaires terriens. En 1930, les concessions pétrolières représentent 11,3 % de la superficie totale de l'île, quasiment toutes concentrées dans les districts du sud. Trinidad constitue alors un foyer de développement inédit dans les Caraïbes, attirant de ce fait une population issue de petites îles qui ne peut plus compter sur une industrie sucrière en panne. En 1944, au plus fort de la Seconde Guerre mondiale, le poids de l'industrie pétrolière dans les exportations de l'île atteint 80 %, tout en n'employant cependant qu'un nombre de personnes - autour de 15 000 - beaucoup moins important que dans le secteur agricole.

L'épisode suivant de l'histoire de l'exploitation des hydrocarbures concerne le développement de structures en mer à partir des années 1950. Deux secteurs marins, dans le golfe de Paria au sud-ouest et dans l'Atlantique au sud-est, font l'objet de concessions dont

les premières compagnies bénéficiaires sont *Texaco*, *Shell* et *British Petroleum*. Le pétrole *offshore* fournit une part croissante de la production totale jusqu'à s'élever à la fin des années soixante au niveau de la production de terre ferme avec une productivité par puits très nettement supérieure.

Carte 19 : Champs de pétrole et de gaz exploités à Trinidad-et-Tobago (2000)



Source : *Petroleum Economist Ltd*,

En 1974, Le pétrole *offshore* compte pour 71,5 % dans le total grâce au progrès des techniques qui permettent de prospecter plus loin au large et plus profondément dans le sous-sol sous-marin. La concession faite à *Amoco* à une cinquantaine de kilomètres au sud-est de Trinidad s'avère de la plus haute importance puisqu'elle permet alors non seulement d'atteindre une production de pétrole record, mais également de découvrir d'importants gisements de gaz naturel. Cette ressource nouvelle ne conduit pas dans un premier temps à une avancée économique significative dans la mesure où le gaz extrait est seulement soit utilisé pour un usage domestique, soit réinjecté pour permettre l'extraction du pétrole soit encore purement et simplement rejeté dans l'atmosphère. Cette déperdition cesse quand est lancé au début des années quatre-vingts dix un ambitieux programme qui aboutit en 1999 à la mise en service de l'unité 1 de l'usine de liquéfaction de gaz *LNG*²¹ *Atlantic* à Point-Fortin, suivie en 2002 par l'unité 2, puis en 2003 par l'unité 3. L'achèvement d'une quatrième phase est prévu pour 2005-2006. Le capital de cet imposant complexe est partagé entre cinq actionnaires, l'État de Trinidad-et-Tobago par l'intermédiaire de *Natural Gas Company TT* et des intérêts anglais, américains, belges et espagnols à travers des filiales des groupes *Amoco*, *British Gas*, *Tractebel* et *Repsol*. En aval de la phase extractive, le développement des industries chimiques met Trinidad-et-Tobago dans une position de *leader* mondial pour l'exportation d'ammoniac et de méthanol. Cette diversification à l'intérieur du secteur des hydrocarbures constitue une garantie contre une trop grande dépendance aux fluctuations des cours mondiaux des matières premières, pétrole brut et gaz naturel. Le secteur des hydrocarbures, qui contribue au PIB à hauteur d'un quart, aux exportations pour les trois-quarts et représente 20 % des revenus de l'État, assure pour une large part au pays une série d'indicateurs relativement enviables dans le contexte régional. L'effet d'entraînement sur le reste de l'économie est important, puisque Trinidad possède «le secteur manufacturier le plus développé et de loin de la Caraïbe²² ».

²¹ Pour *Liquefied Natural Gas*.

²² Entretien avec le professeur d'économie à l'*University of West Indies* Danayshar Mahabir le 28 avril 2003 à l'UWI.

Tableau 19 : Généralités sur les États membres de la CARICOM

	Superficie	Population ¹	PIB ¹ (Millions \$)	PIB par habitant
ANTIGUA-ET-BARBUDA	443	68 300	750	11 000 ²
BAHAMAS	13 940	300 000	5 049	16 700 ³
BARBADE	431	278 000	4 355	15 700 ³
BELIZE	22 968	273 000	1 280	4 900 ²
DOMINIQUE	754	69 000	380	5 400 ²
GRENADE	344	89 000	440	5 000 ²
GUYANA	215 000	706 000	2797	4 000 ³
HAÏTI	27 750	7 756 000	12 300	1 600
JAMAÏQUE	10 991	2 713 000	10 600	3 900 ³
MONTSERRAT	102	9 200	29	3 400 ²
SAINTE-LUCIE	616	164 000	866	5 400 ²
SAINT-KITTS-ET-NEVIS	261	39 000	339	8 800 ²
ST-VINCENT-ET-GRENADINES	389	117 000	342	2 900 ²
SURINAM	163 270	437 000	1 752	4 000 ³
TRINIDAD-ET-TOBAGO ²³	5 128	1 096 000	10 520	9 500 ³
<i>TOTAL</i>	462 387	14 114 500	51 779	

¹ : estimation 2004

² : 2002

³ : 2003

Source : *CIA World Factbook* - 2004

L'apport du secteur de l'énergie est donc capital pour l'économie du pays. Son développement a entraîné une importante réorganisation foncière dans les régions concernées.

²³ Nous avons choisi de nous référer à une source commune, en l'occurrence le *CIA World Factbook*, afin d'uniformiser les éléments de comparaison entre les pays. Ceci explique le décalage concernant Trinidad-et-Tobago avec d'autres chiffres émanant du *Central Statistical Office* du pays (cf. p. 30).

La structuration des rapports sociaux, ce mot étant pris au sens du conflit lié à l'organisation du travail, constitue un autre point qui mérite d'être souligné. La crise mondiale des années trente en fournit l'illustration. Même si les salaires versés aux paysans travaillant sur les plantations de cacao sont « *abysmally low* » (Brereton, *op. cit.*), les protestations les plus virulentes émanent d'une classe ouvrière frustrée par le hiatus entre le niveau des bénéfices engrangés par les actionnaires des compagnies pétrolières et celui des salaires. La contraction du pouvoir d'achat liée à l'inflation galopante due à la crise mondiale attise le mécontentement des ouvriers du secteur pétrolier. Constituant « a modern industrial proletariat of skilled workers who were easier to organize and mobilize than the agricultural labourers » (Brereton, *ibid.*), ils ressentent en outre l'humiliation de la différence de traitement par rapport aux employés blancs des compagnies. Entraînés notamment par Uriah Butler*, travailleur originaire comme beaucoup d'une autre île des Caraïbes, en l'occurrence Grenade, ils reprennent sur un mode ouvertement revendicatif les conclusions du *Report of Commission on The Trinidad and Tobago Disturbances* (1937) qui estime que

« Among many other matters complained of were alleged unfair discrimination between white and coloured employees, inadequate ambulance provision, lack of a satisfactory apprenticeship system for young workers, excessive fines and so on : all matters making their contribution to the sum of discontent, but which in industry in Great Britain would, in so far as they had any substance, have found ready and early adjustment by friendly collaboration between the men's representatives and the management. »

Les désordres des années 1930 culminent lors des émeutes de 1937 qui conduisent à la mort de plusieurs personnes. Parfois exacerbés par les idées panafricaines développées par Marcus Garvey* et Georges Padmore*, ces événements précipitent Trinidad dans le concert des pays possédant une classe ouvrière revendicative et en voie d'organisation. Au-delà de l'aspect strictement économique du développement du secteur pétrolier, la fonction structurante jouée en matière de relations sociales par l'industrie pétrolière constitue un élément notable. De plus, même s'il ne faut pas en exagérer la portée, l'organisation de la classe ouvrière à Trinidad, permet aux mouvements revendicatifs locaux de s'inscrire dans un cadre plus global qui favorise les échanges et une ouverture au monde inédite dans la région. Alors que le transfert de travailleurs agricoles issus de lointaines contrées asiatiques organisé dans les réseaux internes à l'Empire britannique représente une forme passive d'intégration,

Trinidad s'intègre également de façon plus active par les actions à caractère revendicatif de ses travailleurs caribéens de l'industrie pétrolière.

Intégration régionale et question du leadership

On peut considérer que le reproche de discrimination entre la colonie et la métropole concernant les relations sociales exprimé à la fin de la citation ci-dessus sonne comme l'expression prémonitoire d'un processus menant à l'indépendance. En effet, après la Seconde Guerre mondiale, le temps de la décolonisation est venu. Pour Trinidad et les autres *Crown Colonies* de la région, elle se construit en deux temps, d'abord à travers la création en 1958 de la *British West Indies Federation* (BWIF) puis par son éclatement progressif à partir de 1962. A chaque fois on retrouve la figure d'Eric Williams, dont la double stature d'universitaire reconnu et d'homme politique éminent contribue fortement à l'activisme de Trinidad-et-Tobago. Dans sa thèse de doctorat soutenue en 1938 et publiée en 1944 sous le titre *Capitalism and Slavery*, Williams se livre à une réinterprétation des fondements de la politique coloniale, montrant à quel point le système esclavagiste représente la base du démarrage industriel de l'Angleterre à l'aube du XIX^e siècle. Dans *British Historians and the West Indies* (1962), il critique le fait que l'historiographie de la Caraïbe soit avant tout l'œuvre d'historiens originaires de la puissance coloniale et enjoint les historiens caribéens de ne pas leur laisser le champ libre. Ses travaux et ceux d'autres intellectuels comme son compatriote C.L.R. James*, le Jamaïcain W. Adolphe Roberts ou le Colombien German Arciniegas, ont, comme le souligne Norman Girvan, secrétaire général de l'Association des États Caraïbes (AEC), lors d'une conférence donnée à Port of Spain en avril 2001

« été les premiers à suggérer la vision d'une Caraïbe transcendant les langues et les liens coloniaux et mettant l'accent sur une expérience historique commune : décimation des peuples indigènes, rivalité et guerres entre les peuples colonisateurs, système des plantations, esclavage et travailleurs sous contrat. »

En ce qui concerne Williams, il y a continuité et cohérence entre d'une part l'œuvre de l'universitaire, également auteur d'ouvrages de références sur Trinidad-et-Tobago et plus largement sur l'histoire de la Caraïbe, et d'autre part sa carrière politique. Après avoir fondé le *People's National Movement* (PNM) en 1956, il devient *Chief Minister* de la colonie et à ce titre s'investit activement dans la création de la BWIF en 1958. Cette entité s'appuyant sur une constitution fédérale regroupe, outre Trinidad-et-Tobago, la Jamaïque, la Barbade, la

Dominique, Antigua-et-Barbuda, Saint-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines et Saint-Kitts-et-Nevis. Lorsque Trinidad-et-Tobago et la Jamaïque décident de quitter la fédération en 1962, elles déclenchent le processus de son éclatement qui conduit certains de ses membres à l'indépendance, alors que les plus petites entités choisissent d'adapter leur statut en vertu des possibilités d'association offertes par le Royaume-Uni. A Trinidad, Williams devient Premier ministre jusqu'à sa mort en 1981. Sa pensée politique l'oriente vers le nationalisme et une pratique qui ne laisse pas apparaître beaucoup de goût pour le partage du pouvoir, comme en témoigne en 1979 un futur ministre des Affaires étrangères du pays qui estime que

« While a believer and practitioner of democracy, Eric Williams was a paternalistic, authoritarian figure who dominated his country's political landscape until his death in 1981. Williams was very much a nationalist. He was very much the chief architect of his country's foreign policy, no matter who his foreign minister happened to be. »

(Basdeo S. et Mount G., 2001)

Il se démarque des revendications syndicales et du socialisme, contrairement à la situation qui prévaut à la Jamaïque où Norman Manley puis son fils Mickael les représentent au pouvoir dans le cadre d'alternances démocratiques. La politique régionale de Williams peut se définir comme une navigation subtile structurée par des relations ambivalentes avec les États-Unis. Son hostilité idéologique envers Cuba et l'ampleur des intérêts américains dans le secteur pétrolier à Trinidad plaident pour de bonnes relations. Mais sa posture sourcilleuse en matière d'indépendance ainsi que sa sensibilité à la cause noire, qui lui fait par exemple prendre en 1970 la défense du dictateur haïtien François Duvalier en butte à l'administration Nixon (Basdeo et Mount, *op. cit.*), en font un interlocuteur régional exigeant pour la grande puissance. Cette remarque peut être illustrée par le témoignage du secrétaire d'État américain Dean Rusk, qui, dans une note confidentielle adressée au président Johnson en 1964, qualifie Williams de « brilliant, unpredictable and difficult man ». Par rapport à la Caraïbe, Trinidad-et-Tobago participe activement sous l'impulsion de son premier ministre à la mise en place d'une association alternative à l'échec de la BWIF. Williams attribue celui-ci aux divergences de vue entre la Jamaïque, partisan d'un pouvoir central faible et Trinidad-et-Tobago qui souhaitait au contraire une instance dirigeante dotée de pouvoirs étendus. D'autres voix soulignent les jalousies entre les îles et la faiblesse du pouvoir fédéral (Basdeo et Mount, *op. cit.*). Quoi qu'il en soit, l'épisode de la BWIF démontre le caractère inopérant de la démarche qui consiste à construire une instance politique supranationale *a priori*. Mais cet

échec ne remet pas en cause l'obligation incontournable qui fait que les petites pièces du puzzle caraïbe ont besoin de s'assembler pour constituer une entité capable de se faire un tant soit peu entendre dans le concert international. La fin de la BWIF ne s'apparente en aucun cas à un divorce définitif dans la mesure où une réflexion sur la constitution d'une instance pancaraïbe viable s'impose aussitôt. De prioritairement politique, l'objectif devient d'abord commercial et économique. Dès 1962, Williams propose aux leaders caribéens de réfléchir à une association sur un modèle de coopération régionale du type de ceux qui se mettent alors en place, notamment en Europe. Une série de rencontres débouche en mai 1968 sur la création du *Caribbean Free Trade Association* (CARIFTA) qui concerne dans un premier temps Antigua, la Barbade, le Guyana et Trinidad-et-Tobago, pays rejoints quelques mois plus tard par la Dominique, la Grenade, Saint-Kitts-Nevis-et-Anguilla²⁴, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Jamaïque et Montserrat, puis en 1971 par le Belize. Cette première phase est jugée positivement à l'aune du développement du commerce intrarégional. Elle encourage les États à aller plus loin en 1973. Cet accord crée la *Caribbean Economic Community* ((CARICOM). Les membres fondateurs sont rejoints en 1983 par les Bahamas²⁵, puis en 1999 par Haïti et le Surinam qui sont les deux premiers membres de la CARICOM n'appartenant pas au *Commonwealth*. L'objectif de la nouvelle instance est triple. La référence au marché commun est confortée afin d'intensifier les relations commerciales à l'intérieur du bassin, dans la logique du CARIFTA. Mais le désir d'aller plus loin s'exprime dans les deux autres grands axes de coopération proclamés, à savoir l'harmonisation de la politique étrangère des États membres et la mise en place de liens fonctionnels dans les domaines du transport, de la santé, de l'éducation et de la culture.

Ces bonnes intentions n'empêchent pas les dissensions internes de se faire jour. Mais elles n'entament généralement pas la solidarité caraïbe. C'est ce que l'on peut notamment retenir à la lecture de l'ouvrage de Sahadeo Basdeo et Graeme Mount intitulé *The Foreign Relations of Trinidad & Tobago (op. cit.)*. Ces auteurs accréditent également l'idée, apparemment contradictoire avec ce que nous venons de décrire, d'un Eric Williams qui place

²⁴ Pour illustrer le caractère parfois provisoire des constructions territoriales dans la Caraïbe, Anguilla représente un cas d'école. Après avoir formé une entité politique avec Saint-Kitts-et-Nevis jusqu'en 1971, elle s'en sépare pour se constituer seule en république indépendante, avant de demander en 1980 - et d'obtenir en 1982 - un statut de colonie de la Couronne britannique.

²⁵ Seules parmi les quinze membres, les Bahamas jouissent d'un statut particulier puisqu'elles n'adhèrent pas au marché commun. En outre, le CARICOM compte en qualité de membres associés les Îles Vierges britanniques (1991), les Îles Turks et Caïcos (1991), Anguilla (1999), les Îles Caïmans (2002) et les Bermudes (2003). A noter enfin la distinction établie au sein de l'organisation entre d'une part les « *more developed countries* » qui sont la Barbade, le Guyana, la Jamaïque, le Surinam et Trinidad-et-Tobago et d'autre part les « *less developed countries* » soit tous les autres sauf les Bahamas (www.caricom.org/).

son pays dans un relatif isolement et qui considère le Venezuela avec la plus grande méfiance. Il serait de surcroît peu intéressé par les micro-États, impliqué dans de solides inimitiés personnelles et souvent en opposition avec la Jamaïque, autre poids lourd relatif de la région, plus d'ailleurs pour son nombre d'habitants que pour ses performances économiques. Cependant, on peut constater que la République de Trinidad-et-Tobago a toujours été au cœur du processus de constructions supranationales pancaraïbes. Cela est vrai pour les deux premières décennies de l'indépendance. C'est également vrai pour les suivantes. Sa place et son action ont même tendance à gagner en lisibilité si l'on se réfère par exemple au rôle actif qu'elle joue au sein de l'*Organisation of American States* (OAS), à travers notamment le poste de secrétaire-adjoint obtenu par son ambassadeur au Venezuela en 1989, et surtout par son rôle dans la fondation de l'Association des États Caraïbes (AEC). Dans l'esprit de ses promoteurs, cette institution a pour but de dépasser le cadre jugé trop étroit de la CARICOM en intégrant d'autres partenaires régionaux de plus grande envergure. Une fois encore, Trinidad-et-Tobago se place en situation éminente dans la mise en place de la nouvelle structure, à travers l'impulsion de départ donnée par A.N.R. Robinson, premier ministre entre 1986 et 1991, puis par le fait que Port of Spain ait été choisie en 1995 comme siège du secrétariat général de l'organisation. L'AEC peut se comprendre comme une tentative de « conjurer le spectre d'une marginalisation économique et politique » en dépassant « les clivages habituels entre mondes anglophone et hispanophone notamment », en rappelant les principes parfois fragiles dans la région de « démocratie, d'État de droit et de Droits de l'Homme²⁶ » et en promouvant la protection de l'environnement dans la région. L'extension du *membership* de la nouvelle institution s'est faite dans deux directions. D'une part elle accueille les territoires insulaires non membres de la CARICOM comme Cuba, la République Dominicaine ou la Martinique et la Guadeloupe. D'autre part elle inclut les pays continentaux riverains du bassin caraïbe hormis les États-Unis, soit des interlocuteurs de poids comme la Colombie, le Mexique ou le Venezuela notamment. Il est bon de rappeler que ces pays font eux-mêmes partie d'ensembles économiques de taille continentale comme l'ALENA ou le MERCOSUR et que l'AEC se voudrait une instance de transition entre ces différents blocs. On pourrait ajouter l'Union européenne à la nomenclature des instances visées, dans la mesure où la polymorphie statutaire des territoires caribéens inclut des partenaires européens

²⁶ Ces citations sont extraites du rapport n° 289 intitulé *Association des États de la Caraïbe* présenté à la Commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat français par Lucette Michaux-Chevry, Sénateur de la Guadeloupe (1996/1997).

associés ou observateurs à travers leurs dépendances dans la région. Outre la France, c'est également le cas pour les Pays-Bas à propos des Antilles Néerlandaises.

Cependant, l'intégration politique essaie de se construire par la CARICOM. Celle-ci constitue toujours le noyau dur de la coopération régionale dans la Caraïbe, eu égard à la relative homogénéité de ses membres qui, au-delà de différences notables de taille et de population, pourraient craindre la dilution de la Caraïbe insulaire²⁷ dans un ensemble dominé par des pays continentaux d'un tout autre calibre économique. On voit à quel point la question des constructions supranationales et des champs de leurs compétences est particulièrement cruciale dans le contexte caraïbe. Dans l'ensemble des relations ambivalentes qui réunissent les États impliqués dans ce type de processus, la question du *leadership* se pose inévitablement. En ce qui concerne la CARICOM, elle se pose d'abord par défaut. Des marginalités de différentes natures frappent en effet les pays que le niveau de population et la taille pourraient conduire à se situer en position dominante. Point n'est besoin d'insister sur l'état dans lequel se trouve Haïti, pays le plus peuplé des membres de la CARICOM. Cuba et la République Dominicaine, les deux autres relatifs poids lourds de la Caraïbe insulaire, n'en font pas partie pour différentes raisons. D'abord, ce sont deux pays hispanophones. Même s'il n'existe pas de dogme sur la question de la langue – la présence d'Haïti en témoigne²⁸ –, cet aspect ne peut être négligé en ce qui concerne la République Dominicaine, au sujet de laquelle la question de l'intégration ne s'est pas réellement posée, même si elle a signé en 2001 avec la plupart de ses membres des accords de libre-échange. Par ailleurs, malgré un certain niveau de sympathie qui transparaît périodiquement dans la chronique diplomatique régionale²⁹, sa marginalité politique interdit à Cuba de jouer le rôle de leader dans la région que sa taille – 110 000 km² – et son nombre d'habitants – environ 11 millions – pourraient lui permettre de jouer.

Trinidad-et-Tobago bénéficie donc de contextes économique et politique plutôt favorables pour aspirer à une position dominante. À l'origine de son ambition, le secteur énergétique est un élément capital dans son jeu. Il convient de dire que la politique menée dans ce domaine par rapport aux autres membres de la CARICOM n'est pas toujours d'une grande lisibilité. La presse fait périodiquement état de déclarations gouvernementales exprimant une volonté de largesse à cet égard, en offrant à ses partenaires régionaux des

²⁷ Trois des membres de la CARICOM – le Belize, le Guyana et le Surinam – sont des pays continentaux. Mais si leur taille les distingue des autres, il n'en est pas de même de leur niveau de population ou de richesse.

²⁸ Au Surinam, si la langue officielle est bien le hollandais, l'anglais est, selon le *CIA World Factbook 2004*, « widely spoken ».

²⁹ Lire par exemple l'article intitulé « Fidel Castro achève une tournée triomphale dans les Caraïbes » paru dans *Le Monde* du 5 août 1998.

conditions favorables pour leurs approvisionnements. Mais ces bonnes intentions ne sont pas toujours suivies des faits comme le rapporte le représentant de l'Union européenne à Port of Spain qui rappelle le refus du gouvernement de Trinidad-et-Tobago de se conformer à ce principe dans le contexte troublé de l'après 11 septembre 2001³⁰. Par ailleurs, les relations avec les deux autres pays les plus influents ne sont pas au beau fixe. Les dissensions avec la Jamaïque sont nombreuses et anciennes. Les problèmes de zones de pêche avec la Barbade dans le secteur de Tobago empoisonnent depuis longtemps les relations entre les deux pays. La méfiance transparaît dans les divergences d'appréciation quant au rythme et à l'ampleur de l'intégration régionale. Premier ministre de Trinidad-et-Tobago depuis 2001, Patrick Manning se pose en promoteur d'une accélération du processus d'unité politique. L'argument à usage interne est le même que celui utilisé pour justifier l'aide en matière énergétique. La CARICOM constitue le principal client du pays en dehors des États-Unis. Si les économies de ses membres se portent mal, celle de Trinidad-et-Tobago souffrira, en particulier dans le secteur manufacturier. L'unité politique est considérée comme un moyen de raccourcir les délais de décision en matière économique, élément capital dans un monde où les dynamiques d'intégrations économique et politique constituent un phénomène apparemment irréversible. Considérée par Manning comme a « strategy for survival³¹ », cette proposition est loin de soulever l'enthousiasme des deux autres leaders de la CARICOM. C'est une fin de non-recevoir que P.J. Paterson, premier ministre de la Jamaïque oppose à ces offres d'union en estimant que « Jamaica intends to remain a single sovereign state. » De son côté Owen Arthur, son homologue de la Barbade, relève le manque de clarté du projet en estimant que « Those who are seeking to put this new concept have the responsibility to give us a concept paper » et que « what we have is a song that as an enchanting melody, but no lyrics ».

Trinidad-et-Tobago semble osciller, eu égard à ses performances économiques qui pourraient cependant être supérieures et mieux distribuées, entre d'une part la tentation de l'individualisme, penchant généralement exprimé par des observateurs étrangers consultés, et d'autre part la voie raisonnable de la solidarité, tonalité dominante du discours officiel. Les signes les plus concrets de la volonté de ses dirigeants de s'impliquer dans l'intégration régionale sont plus du registre du symbolique que de l'économique. Port of Spain émerge en tant que métropole caribéenne à travers sa qualité de siège d'institutions comme l'AEC, de délégation permanente de l'Union européenne et de la *Caribbean Court of Justice*. Mieux, la

³⁰ Entretien avec Paul Renier, représentant de l'UE à Port of Spain le 1^{er} mai 2003.

³¹ Titre d'une interview de Patrick Manning parue le 7 mars 2003 dans le *Trinidad and Tobago Express*. Les deux citations suivantes, exprimant le point de vue des premiers ministres de la Jamaïque et de la Barbade, sont extraites du même article.

ville est une candidate sérieuse à l'obtention du siège de la représentation administrative permanente de la future Zone de Libre Échange des Amériques (ZLEA). Il s'agit d'un enjeu majeur qui l'oppose notamment à Panama City et surtout à Miami. Le changement d'attitude de l'administration Bush³², un temps ouvertement irritée d'une part par l'opposition du gouvernement de Manning à la guerre en Irak et d'autre part par son agrément aux dispositions du Tribunal Pénal International prévoyant l'extradition de citoyens américains, révèle probablement la relative importance stratégique de Trinidad-et-Tobago sur l'échiquier régional. La poursuite du développement intensif des industries du pétrole et du gaz, notamment à travers des projets de gazoducs sous-marins transcaraïbes, de construction d'une deuxième usine de liquéfaction du gaz et d'investissements croisés avec les États-Unis, est ainsi plus que jamais à l'ordre du jour.

Nous avons constaté que chacun des espaces insulaires étudiés s'évertuait à s'intégrer dans diverses instances et réseaux à large amplitude spatiale. La qualité des liaisons aériennes les concernant représente un élément déterminant pour mener à bien cet objectif.

³² Voir l'article du 23 décembre 2003 intitulé « La conquête de l'ouest du Premier ministre Patrick Manning » sur www.ecaraibes.com.

3. L'importance des liaisons aériennes, facteur et indice d'intégration

L'ensemble des moyens de transports et l'intensité de leur utilisation permettant les échanges conditionnent pour une part le développement. Si cela est vrai pour toute société humaine, ce point est particulièrement crucial lorsqu'il s'applique aux îles. On a déjà vu, notamment dans le cas des îles Anglo-Normandes, que l'insularité pouvait être un avantage à des époques où le transport maritime était le seul susceptible de déplacer d'importants volumes de marchandises (*cf. p. 115-116*). Biagini et Hoyle dans l'introduction à l'ouvrage collectif *Insularity and Development* (1998) évoquent d'ailleurs le rapport dialectique entre les deux concepts éponymes de l'ouvrage :

«The politics and the technology of transport made giant progress also, thanks to the inclusion of islands in the world network of maritime routes. »

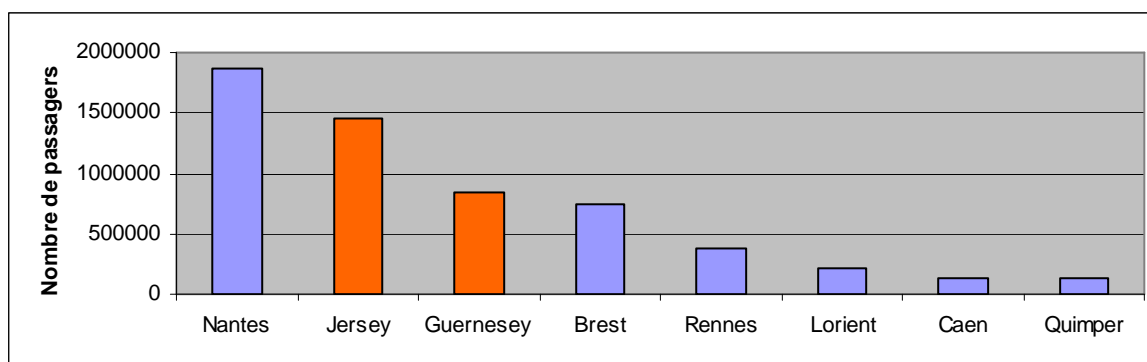
Le transport maritime a constitué l'élément consubstantiel aux activités exogènes des îles, mettant par exemple Jersey au cœur d'une toile commerciale patiemment tissée de l'époque néolithique jusqu'au XIX^e siècle avec des temps forts et des temps faibles. Dans le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Trinidad, il a également permis l'acheminement de centaines de milliers d'hommes et l'expédition de volumes considérables de marchandises. Dans une économie désormais largement dématérialisée, si les liaisons maritimes gardent une grande importance pour les îles notamment en matière d'approvisionnement, les transports aériens représentent un indicateur commode pour rendre compte de leur intégration à différents réseaux. Dans les trois cas étudiés, ils jouent un rôle stratégique.

3.a. Jersey : un intense branchement sur Londres

L'aéroport de Jersey, situé sur la paroisse de St Peter, a fait l'objet d'une modernisation qui s'est achevée en 1996 par l'inauguration d'un terminal doté de tous les services et équipements d'un aéroport international. Le financement de cette opération de 22 millions de Livres a été assuré conjointement par les États de Jersey à hauteur de 10 millions et par des investisseurs privés pour le reste. En 2002, année la plus récente disponible dans les statistiques officielles du *British Airports Authority*, l'aéroport a assuré le départ et/ou l'arrivée de 1 455 000 passagers. Ce nombre plaçait Jersey au 19^{ème} rang des aéroports britanniques en ce qui concerne les passagers et au 14^{ème} pour les mouvements. Si l'on

compare avec les aéroports français pour la même année, on constate que Jersey se situerait au 10^{ème} rang. Si l'on s'en tient au Grand Ouest français, seul Nantes fait mieux. Il n'est pas anodin de comparer les bilans insulaires avec ceux des aéroports continentaux les plus proches puisque Dinard, Cherbourg et Saint-Brieuc ne totalisent respectivement que 96 613, 8 724 et 3 712 passagers embarqués dans des vols commerciaux.

Figure 15 : Trafic comparé des aéroports anglo-normands et de l'Ouest français (2002)



Sources : *British Airports Authority* et Union des Chambres de Commerce et Établissements Gestionnaires d'Aéroport.

En 1998, année record, 1 818 000 passagers avaient atterri ou décollé de Jersey. Cependant, au-delà des évolutions négatives liées au contexte international, aux difficultés et aux stratégies des compagnies et à la baisse de la fréquentation touristique, un niveau de prestations en rapport avec les orientations économiques de l'île a été globalement maintenu. Il est également patent que, si l'on se réfère à la fréquence et à la destination comparées des liaisons entre 2000 et 2004 (*cf.* tableau 20 page suiv.), la structure relationnelle que l'on peut classer en quatre catégories - Londres, îles Britanniques, Guernesey, étranger - n'a pas dans ses grandes lignes, fondamentalement changé. Le trafic aérien impliquant Jersey est très majoritairement tourné vers la Grande-Bretagne, à hauteur de 83,44 % du nombre de passagers, le reste se partageant entre d'une part Guernesey et Aurigny pour 11,51 %, et d'autre part des aéroports étrangers pour 5,04 %. Le détail des liaisons assurées au cours d'une semaine de basse saison permet de mesurer les possibilités offertes pour accéder et sortir de l'île. Une comparaison entre deux semaines à quatre ans d'intervalle permet de relever les permanences et les évolutions récentes.

Tableau 20 : Comparaison 2000/2004 du nombre de liaisons aériennes hebdomadaires par destinations au départ de Jersey (basse saison)

	2000	2004		2000	2004		2000	2004
AURIGNY	6	8	DUBLIN	12		LONDRES STANS.		19
ABERDEEN	6		EAST MIDDLELANDS	6	4	MANCHESTER	12	19
AMSTERDAM	13		EDIMBOURG	15	4	PARIS CDG	14	
BELFAST	25		EXETER	16	12	PARIS ORLY		4
BIRMINGHAM	12	14	FUNCHAL		3	PLYMOUTH	7	4
BRISTOL	11	16	GENEVE	1		SAINT-BRIEUC	13	10
BOURNEMOUTH	5	7	GLASGOW	16		SHANNON	5	
BRUXELLES	5		GUERNESEY	111	116	SHOREHAM		3
CARDIFF	5	3	LEEDS BRADFORD	3	4	SOUTHAMPTON	26	26
CORK	3		LONDRES CITY		18	ZURICH	7	
COVENTRY		7	LONDRES GATW.	58	67	TOTAL	454	371
DINARD	13	3	LONDRES HEATH.	28				

Source : Jersey Airport

L'intense branchement aérien avec Londres, qui pèse bon an mal an pour près de la moitié du total, est l'élément majeur du dispositif relationnel insulaire. Le changement le plus notable dans la nomenclature des liaisons aériennes intéressant Jersey est bien la décision prise en 2000 par *British Airways* de supprimer la ligne que la compagnie exploitait entre Heathrow et Jersey. Comme celle ayant touché Guernesey en 1998, elle était liée à la volonté de la compagnie de récupérer sur l'aéroport londonien des créneaux pour des destinations estimées plus rentables. Pour les insulaires, l'arrêt de cette liaison, même compensé par l'augmentation de l'offre vers Gatwick, a, outre l'aspect symbolique, présenté deux inconvénients majeurs. Le premier est la perte du *hub* d'Heathrow, très importante plateforme d'éclatement, et ceci même si Gatwick présente une montée en puissance en la matière depuis plusieurs années et permet des correspondances avec un ensemble important de destinations à travers le monde. Le second est l'éloignement de cet aéroport du centre de Londres (40 kilomètres contre 25 pour Heathrow). Les milieux financiers jersiais, et par

ricochet l'industrie des services, ont alors craint que les hommes d'affaires internationaux ne fassent plus le déplacement jusqu'à eux et se contentent de rencontres dans la capitale. Mais quatre ans plus tard, on peut tout de même estimer que la relation vitale avec Londres, a, malgré la perte du lien avec Heathrow, été pérennisée au même niveau puisqu'il existe à la fin 2004 seize possibilités au minimum de se rendre quotidiennement en semaine³³ dans la capitale, tous sites aéroportuaires confondus, contre dix-sept il y a sept ans. On peut même parler d'amélioration qualitative puisque l'île est désormais reliée trois fois par jour au *London City Airport*. Cet aéroport, situé à seulement dix kilomètres de la *City* et à cinq kilomètres du nouveau centre international des affaires de *Canari Wharf*, est particulièrement destiné à faciliter les déplacements des personnes travaillant dans le secteur financier. Dans la mesure où il dessert plusieurs fois par jour les principales places financières et économiques européennes comme entre autres Amsterdam, Bâle, Bruxelles, Francfort, Genève, Luxembourg, Paris ou Zurich, il renforce l'accessibilité et l'intégration de Jersey dans les circuits spécifiques à la haute finance internationale.

Le deuxième élément marquant concerne les relations avec l'aéroport voisin de La Villiaze à Guernesey qui développe, avec des volumes moindres mais tout de même significatifs (835 000 passagers en 2002), la même structure de flux. Pas moins de dix-huit vols, la plupart assurés par des avions de petite taille, relie quotidiennement les deux îles. Cette fréquence permet d'ailleurs d'élargir l'offre au départ de Jersey puisqu'un changement d'avion après un vol de quinze minutes permet d'accéder à d'autres destinations. Il est cependant probable que ces possibilités de se servir de l'aéroport voisin pour sortir des îles Anglo-Normandes se fait davantage dans le sens Guernesey/Jersey dans la mesure où l'offre est plus large au départ de cette dernière.

Le troisième bloc concerne la vingtaine de destinations vers et en provenance des aéroports du Grande-Bretagne. Tout au long de l'année, l'île est ainsi reliée quotidiennement, et parfois plusieurs fois par jour, à ses agglomérations les plus importantes. Le reste, soit environ 70 000 passagers, provient des liaisons quotidiennes avec la France, des liaisons avec Funchal, capitale de l'île portugaise de Madère d'où sont originaires la plupart des membres de l'importante minorité lusophone de l'île, et des charters qui, en haute saison, ont perduré malgré la relative désaffection des touristes étrangers. Le tableau 20 montre la perte de quelques destinations européennes, phénomène compensé par leur accès via *London City Airport*. Les restructurations galopantes dans le secteur du transport aérien transparaissent

³³ Le samedi et le dimanche ce nombre tombe à douze.

également dans la perte de liaisons directes avec l'Irlande et l'Écosse. Quant aux liaisons avec la France, elles présentent un double caractère, marginal et chaotique. *Air France* puis *British Airways* qui transportaient environ 20 000 personnes par an entre Roissy et Jersey, ont fermé leur ligne. La seule relation entre la capitale française et l'île ne se fait plus désormais qu'au départ d'Orly avec la compagnie *Twin Jet* qui pour sa première année d'exploitation en 2003 a transporté 900 passagers entre la capitale française et Jersey. Cette ligne Orly/Cherbourg/Jersey constitue également le seul lien aérien commercial entre la Basse-Normandie et les îles Anglo-Normandes, lien bien ténu puisqu'il a concerné seulement 870 personnes. Cet étiage particulièrement bas est dans le droit fil de l'histoire de relations aériennes entre voisins marquées par la faiblesse, caractéristique que nous relevions en 1999 en estimant que

« Les chiffres des relations avec Cherbourg (397) et Caen (1 501) ne manqueront pas d'attirer l'attention sur le déficit persistant de liens aériens performants entre Jersey et la Basse-Normandie³⁴. »

On constate que depuis la situation s'est encore détériorée avec l'abandon de tout lien entre la capitale régionale de Basse-Normandie et Jersey, aussi bien qu'avec Guernesey d'ailleurs. Des liens un peu plus consistants mettent en relation Saint-Brieuc et surtout Dinard avec l'île anglo-normande. Abandonnées à l'automne 2004 par l'opérateur historique anglo-normand *Aurigny Air Services*, ces destinations qui semblent représenter selon les responsables locaux du tourisme une des clés de la diversification pour Jersey, ont été reprises *a minima* en cours d'exercice par un nouvel opérateur. Il s'agit de la compagnie *Rockhopper* qui, en raison du caractère soudain du désistement de l'opérateur jusqu'alors en place, n'a pu reprendre qu'une partie seulement des créneaux.

Le transport aérien concernant Jersey a été soumis aux évolutions d'une période récente marquée par un contexte international peu favorable, situation conduisant à des redéploiements stratégiques des grandes compagnies et à l'arrivée de nouveaux opérateurs, dont les compagnies à bas prix. Cependant, mis à part la perte de la ligne d'Heathrow, on peut estimer que les liaisons aériennes reflètent les grandes orientations insulaires et contribuent à les consolider, tout en offrant à sa population des conditions aisées de déplacement.

³⁴ <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/>.

Carte 20 : Destinations desservies au départ de Jersey (du 13 au 19 décembre 2004)



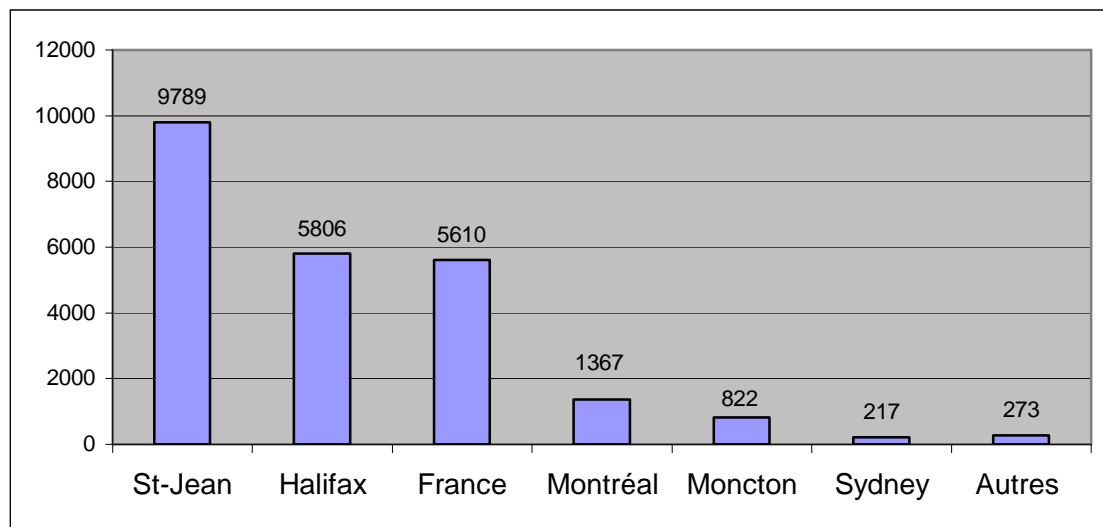
Source : Jersey Airport

3.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : le transport aérien, un service public vital

Alors que le transport maritime concerne, hormis la liaison saisonnière entre Saint-Pierre et Fortune, exclusivement l'acheminement des marchandises nécessaires à la vie de la population, le transport aérien revêt pour celle-ci une importance particulière eu égard à la situation de l'archipel. Ce caractère stratégique transparaît dans la qualité des équipements aéroportuaires dont dispose la communauté. Les nouvelles infrastructures de Saint-Pierre Pointe-Blanche, inaugurées en 1999, ont été construites *ex nihilo* à quelques centaines de mètres au sud de l'ancien aéroport. Elles comprennent une piste d'une longueur de 1 800 mètres, un dispositif de sécurité permettant l'atterrissage d'avions de type moyen courrier dans des conditions météorologiques difficiles, et une aérogare aux normes actuelles de fonctionnalité et d'esthétique. L'État français s'est en l'occurrence acquitté d'un acte politique qui exprime le souci de donner aux habitants de la collectivité territoriale un outil de désenclavement performant. La question des effets de l'isolement est en effet latente dans la perception que peuvent avoir de leur situation un certain nombre d'habitants de l'archipel. Le sentiment de sécurité sanitaire est par exemple très lié au bon fonctionnement du transport aérien. Celui-ci est exclusivement le fait de la compagnie *Air Saint-Pierre*.

L'importance de la compagnie locale dans la vie des habitants de l'archipel se manifeste par une omniprésence dans les conversations qu'elle partage avec d'autres sujets sensibles. Si le reproche de cherté des tarifs est fréquent, l'adaptabilité et la qualité de ses prestations, en matière de régularité notamment, sont également souvent soulignées. *Air Saint-Pierre*, qui emploie 41 personnes dont huit pilotes, exploite deux avions. L'un, de petite taille, assure d'une part les relations entre Saint-Pierre et Miquelon et d'autre part les évacuations sanitaires d'urgence vers le Canada. Le second appareil, un *ATR 42*, permet de relier quotidiennement Saint-Pierre avec le monde extérieur. La nécessité d'assurer une continuité du service a imposé la mise en œuvre d'un dispositif adapté, dit de la « maintenance préventive ». Selon ce principe, l'appareil ne connaît pas sur un cycle de huit ans une immobilisation supérieure à 36 heures. Mis à part quelques affrètements exceptionnels, cinq destinations, dont deux sont saisonnières, sont proposées au départ de Saint-Pierre.

Figure 16 : Nombre de passagers transportés par Air Saint-Pierre par destination (2004³⁵)



Source : Air Saint-Pierre

La ligne la plus développée est celle qui relie l'archipel à Saint-Jean. Située à 45 minutes de vol, la capitale de la province de Terre-Neuve-et-Labrador représente en effet, pour un coût relativement abordable, l'échappatoire urbain pour les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon. Elle arrive donc logiquement au premier rang des destinations en terme de personnes transportées. Il convient cependant de noter que cette liaison, qui connaît un succès incontestable, est relativement récente puisqu'elle a été inaugurée en 1996 seulement. En deuxième position arrivent les liaisons avec Halifax, principal centre urbain des provinces maritimes et plate-forme logistique pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Montréal est la troisième destination assurée toute l'année. La métropole québécoise est, on vient de le voir, le passage quasi obligé pour sortir du Canada quand on se trouve à Saint-Pierre-et-Miquelon. L'accès à la France métropolitaine passe donc d'abord par un vol de 3h30 dans la direction opposée. La liaison saisonnière vers Sydney met l'archipel en relation avec le point continental le plus proche³⁶. Cette destination, inaugurée en 1971, fut la première et, avant l'ouverture de la ligne d'Halifax en 1979, la seule destination régulière. Elle n'est plus désormais desservie qu'en saison estivale et en escale de certains vols réguliers sur Halifax et Moncton. Cette dernière

³⁵ Sur cette figure, nous avons ajouté la France aux cinq destinations canadiennes mentionnées. L'immense majorité des passagers pour la métropole passent par Montréal, mais celle-ci ne peut être alors considérée comme destination finale.

³⁶ Sydney se trouve sur l'île du Cap Breton, séparée du reste de la Nouvelle-Écosse par le détroit de Canso. L'étroitesse de celui-ci – environ un kilomètre sur une vingtaine de kilomètres de long – et le fait qu'un pont le traverse incitent à considérer que l'île ne fait qu'un avec la péninsule néo-écossaise.

destination permet en été d'accéder aux plages du Nouveau-Brunswick, notamment celles de la région de Shédiac, lieu de villégiature très apprécié par un nombre croissant d'habitants de l'archipel.

Tableau 21 : Programme des rotations de l'ATR 42 d'Air Saint-Pierre en 2004

Destinations	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM	DIM
Saint-Jean							
Halifax							
Montréal							
Sydney							
Moncton							

Source : Air Saint-Pierre

	Toute l'année
	Interruption du 01/01 au 14/02
	Du 07/06 au 18/10
	Juillet et août

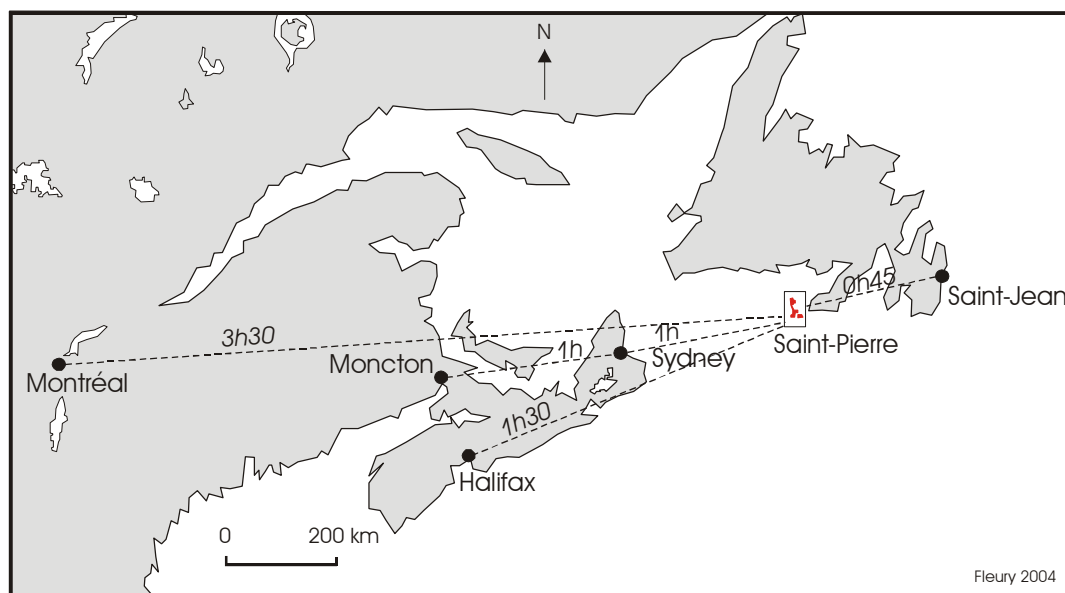
Au-delà de cette organisation qui apparaît cohérente malgré un sous-emploi de l'ATR 42 déploré par les responsables d'Air Saint-Pierre, deux questions sont généralement mises en avant. La question de la cherté du transport est un sujet particulièrement sensible. Si le coût d'un aller et retour Saint-Pierre/Saint-Jean (168 Euros) peut être qualifié d'abordable, il n'en demeure pas moins objectivement élevé en tant que possibilité la moins onéreuse de sortir de l'archipel pendant une grande partie de l'année³⁷. Si l'on s'en tient aux liaisons assurées tout au long de l'année, le coût monte à 317 Euros pour Halifax et à 636 Euros pour Montréal. Ce dernier tarif pose l'épineuse question du coût d'un voyage en métropole, de surcroît dans la mesure où les vols transatlantiques sont sujets à d'importantes variations saisonnières. Ainsi un aller et retour Saint-Pierre/Paris peut avoisiner 1 500 Euros. Ce problème fait l'objet d'aménagements dont la portée est sujette à de sérieuses différences d'interprétation entre les pouvoirs publics et les résidents de l'archipel. Le dernier dispositif en date prévoit l'octroi

³⁷ Il convient cependant de signaler que le dispositif EVASAN (cf. p. 338) permet sous certaines conditions de bénéficier de déplacements financés par la Caisse de Prévoyance Sociale.

d'une aide de 260 Euros pour l'achat d'un billet Saint-Pierre/Paris aller et retour. Mais le montant global fixé par le décret du 2 février 2004 ne semble pas en mesure d'atteindre l'objectif de réduire de 30 % le coût d'un vol vers la métropole. Par ailleurs, les conditions d'exercice imposent, pour avoir droit à cette subvention limitée à un déplacement annuel, des conditions d'attribution concernant le temps préalable de séjour sur l'archipel, l'obligation de ne pas déjà bénéficier de billets gratuits dans le cadre de son statut ou de ses missions.

Le caractère incontournable du Canada constitue un autre élément sensible dans le domaine du transport aérien. La compagnie *Air Saint-Pierre* en expérimente quotidiennement le caractère ambivalent. Saint-Pierre-et-Miquelon n'est en effet pas concerné par les accords aéronautiques entre la France et le Canada. La compagnie traite directement ses droits de trafic avec l'administration canadienne qui, selon les responsables saint-pierrais, a limité le développement de la compagnie aérienne³⁸. Le renouvellement tous les cinq ans des droits de trafic se passe cependant sans problème. D'un point de vue commercial, les rapports avec la compagnie terre-neuvienne *Eastern Provincial Airways* sont qualifiés d'excellents et, du côté d'*Air Saint-Pierre*, on se félicite du climat de confiance qui caractérise les relations avec les partenaires canadiens.

Carte 21 : Destinations internationales desservies par *Air Saint-Pierre*



Source : *Air Saint-Pierre*

Le transport aérien révèle les contradictions qui caractérisent la situation de l'archipel. Considéré justement comme un outil essentiel d'intégration, il dispose à Saint-Pierre de

³⁸ Entretien avec les responsables d'*Air Saint-Pierre* le 3 février 2002.

conditions optimales pour assurer cette mission, ceci dans un contexte où le voisin canadien est tout de même largement maître du jeu. Mais la petite taille de la communauté, la quasi-absence de possibilité de développement touristique et la torpeur de l'économie sont autant d'éléments qui le confinent dans un rôle de service public dont on ne peut cependant pas nier le caractère indispensable. L'outil existe, mais les occasions de s'en servir manquent dans une large mesure. Cependant, si l'on compare avec leurs proches voisins de la côte sud de Terre-Neuve, on peut considérer que les habitants de l'archipel disposent de possibilités de transport aérien très supérieures. Cette prééminence insulaire se retrouve, mais dans un tout autre contexte, à Trinidad.

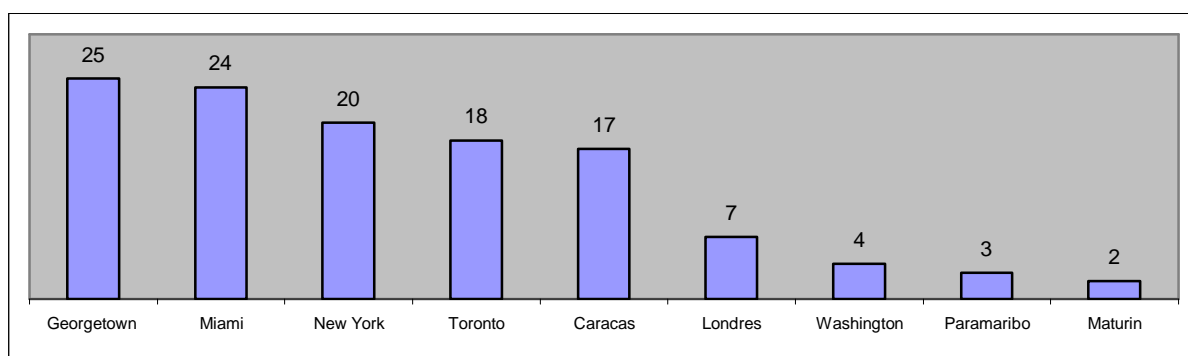
3.c. Un outil de développement stratégique pour Trinidad et la Caraïbe

Nous avons relevé la volonté des instances dirigeantes de promouvoir Trinidad-et-Tobago en qualité de leader régional et de faire de Port of Spain une métropole caraïbe. Le transport aérien tient un rôle important pour mener à bien ces objectifs. Le pays mène donc dans ce domaine une politique volontariste. Celle-ci s'appuie sur deux éléments complémentaires. Il s'agit d'une part de la qualité des installations aéroportuaires, et d'autre part d'une connivence avec les instances décisionnelles en matière de transport aérien, à travers la forte implication des pouvoirs publics dans le développement de la compagnie *British West Indies Airlines* (BWIA) dont le siège est situé à Port of Spain. Pour le premier élément, comme à Jersey et comme à Saint-Pierre-et-Miquelon, une mise à un haut niveau en matière d'équipement aéroportuaire s'est effectuée au cours de la dernière décennie à Trinidad. L'aéroport de Piarco a en effet fait l'objet d'un programme de développement destiné à lui permettre d'augmenter sa capacité de trafic, en insistant plus particulièrement sur l'accueil des longs courriers et sur la fluidité de la desserte régionale. En ce qui concerne BWIA, l'implication du pays dans son développement est constante. Dès l'indépendance, le pays entame une marche vers la nationalisation achevée en 1964. Privatisée en 1995, la compagnie aérienne participe, à travers ses objectifs, des principes fondateurs de la CARICOM qui incluent le renforcement des liens régionaux et l'ouverture vers le monde extérieur. On peut estimer que, dans ce registre, BWIA constitue un élément primordial de cette stratégie. Son association avec la compagnie LIAT, dont elle possède 30 % du capital et avec laquelle des perspectives de fusion sont sérieusement envisagées³⁹, est à ce titre exemplaire. Celle-ci occupe le volet strictement régional en assurant les liaisons inter îles,

³⁹ *Trinidad Guardian* du 14 janvier 2005.

sauts de puce effectués tout au long de l'arc caraïbe. De son côté, BWIA opère quotidiennement sur toute l'échelle caraïbe et au-delà, de l'île voisine de la Grenade à Londres, Toronto ou New York, sans oublier Miami qui représente bien souvent le portail de la région pour le reste du monde.

Figure 17 : Nombre de relations hebdomadaires hors Caraïbe insulaire au départ de Piarco (Hiver 2004-2005)

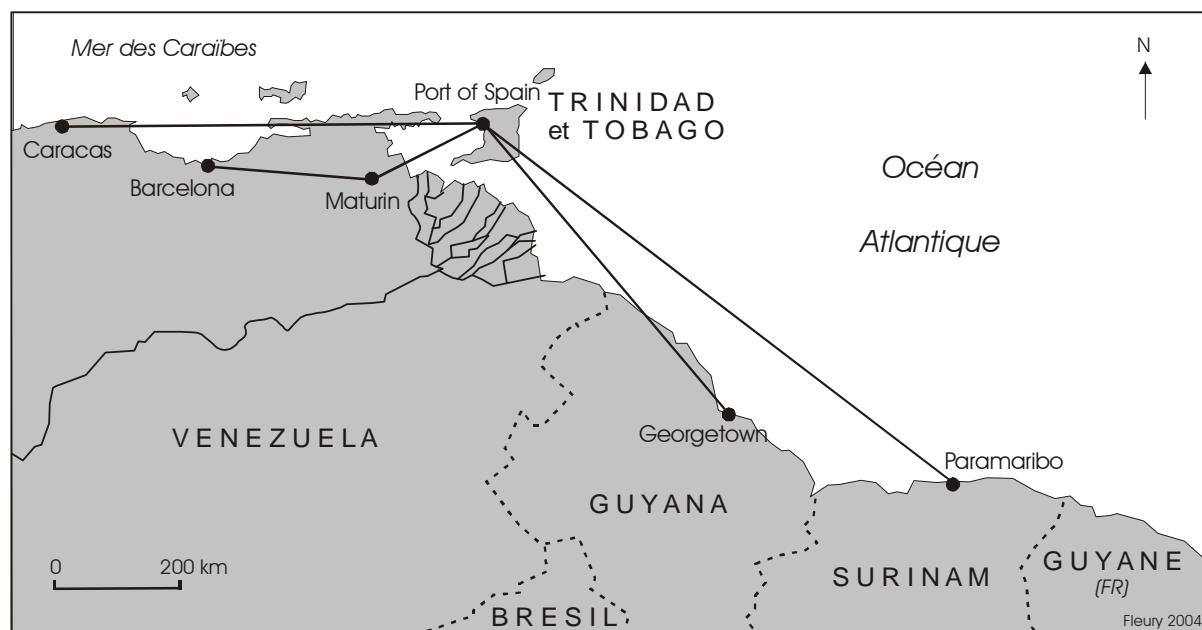


Source : Piarco International Airport

Plus de 80 % du total des mouvements impliquant l'aéroport de Piarco sont le fait de l'association BWIA/LIAT, le reste des opérateurs, soit sept vols par jour, se répartissant entre six compagnies dont *American Airlines* qui assure deux allers retours quotidiens avec Miami. Georgetown, la capitale du Guyana, arrive en tête. Ce pays du continent sud-américain, historiquement actif dans les instances d'intégration régionale, proche de Trinidad par sa situation mais également par la composition ethnique de sa population où dominent en nombre les descendants des travailleurs originaires d'Inde, se trouve en situation périphérique. Il est de surcroît englué dans un interminable conflit avec le Venezuela qui revendique depuis plusieurs dizaines d'années pas moins de 60 % de son territoire. En fonction de cette situation régionale mal établie, des liens étroits avec Trinidad-et-Tobago sont particulièrement précieux pour ce pays sans liaisons routières avec ses voisins.

On peut considérer que Trinidad est bien relié au continent nord-américain, mieux en tout cas qu'avec l'Amérique du Sud toute proche, puisqu'à part les relations avec Georgetown et les deux liaisons quotidiennes avec Caracas, on ne relève d'une part que les trois liaisons hebdomadaires avec Paramaribo, capitale du Surinam et d'autre part les deux liaisons avec Barcelona et Maturin, deux villes de l'est du Venezuela.

Carte 22 : Destinations aériennes sud-américaines au départ de Trinidad



Source : Piarco International Airport

Si nous avons étendu les données de la figure 17 aux destinations de la Caraïbe insulaire, la Barbade serait arrivée en tête avec 56 vols hebdomadaires, ce qui s'explique par le caractère bicéphale de l'organisation de la BWIA, qui s'appuie de plus en plus sur l'association des deux aéroports. Cette cohésion obligée dans le domaine aérien est révélatrice de la nécessité de dépasser les antagonismes. La Barbade et Trinidad constituent deux *hubs* régionaux dont la complémentarité a permis à la compagnie de gagner des parts du marché régional, malgré des politiques commerciales considérées comme agressive de la part d'*Air Caribbean* et d'*Air Jamaica*.

L'important dossier – toujours ouvert en 2005 - de la candidature de Port of Spain au secrétariat de la ZLEA montre même à quel point Trinidad-et-Tobago revendique une position centrale dans le contexte élargi de l'ensemble des Amériques et possède des arguments pour faire valoir un point de vue qui peut paraître d'une ambition démesurée. Parmi les éléments pris en considération dans l'évaluation des villes candidates⁴⁰ au secrétariat, le chapitre consacré au transport – et en tout premier lieu au transport aérien – apparaît en tête des questions destinées à établir une comparaison entre elles. L'organisation leur demande notamment de fournir des informations précises sur le coût en dollars d'un billet

⁴⁰ Outre Port of Spain, les villes candidates sont Atlanta, Cancun, Chicago, Colorado Springs, Galveston, Houston, Miami, Panama City, Puebla (Mex.) et San Juan de Porto Rico.

aller et retour en classe économique, la durée des vols, ainsi que le nombre de liaisons quotidiennes et hebdomadaires non-stop entre la ville candidate et chaque capitale des pays membres. Les réponses, présentées sur le site Internet de la ZLEA⁴¹, laissent transparaître de la négligence de la part de certains postulants. La fréquence des vols et leurs caractéristiques n'ont ainsi pas pu faire l'objet d'un traitement. Même si au détour de l'examen minutieux des dossiers de candidature, on peut relever certaines incohérences, inexactitudes ou oublis surprenants dans la mesure où les réponses s'inscrivent dans la constitution d'un dossier d'une grande importance pour les villes concernées, les éléments synthétisés dans le tableau suivant sont riches d'enseignement sur la situation de Trinidad. Parmi les sept villes qui ont présenté un tableau complet répondant de façon satisfaisante à la demande pour les deux autres items⁴², Port of Spain se situe en très bonne place.

Tableau 22 : Situation des villes candidates au siège de la ZLEA par rapport à toutes les capitales américaines⁴³ : temps et coût d'accès moyens

Villes candidates	Durée moyenne de vol	Coût moyen d'un aller et retour (US\$)
ATLANTA	6h23	non disponible
CANCUN	8h37	771
CHICAGO	6h59	717
MIAMI	4h31	509
PANAMA CITY	6h31	814
PORT OF SPAIN	4h16	555
PUEBLA	7h09	617

Source : ZLEA

⁴¹ www.ftaa-alca.org

⁴² Colorado Springs n'a pas répondu à la soumission. Galveston, Houston et San Juan ont répondu de façon très incomplète aux informations requises. Lorsqu'un petit nombre d'oublis a été constaté dans le tableau figurant dans la réponse officielle, les durées de vol manquantes ou les coûts ont fait l'objet d'une estimation de notre part. C'est le cas pour Atlanta à propos de Saint-Vincent et du Guyana, pour Cancun à propos du Belize, de la Dominique, de Saint-Kitts-et-Nevis, de Sainte-Lucie, de Saint-Vincent et du Surinam, et, pour Miami, de la Jamaïque.

⁴³ A l'exception de Cuba, seul pays à ne pas figurer sur la liste des États membres.

Port of Spain confirme ici son rang parmi les favoris au même titre que Miami et Panama City en présentant ce que l'on pourrait qualifier d'excellent indice de centralité américaine, étant entendu que la capitale de Trinidad-et-Tobago bénéficie en l'occurrence par rapport à Miami de sa proximité avec plusieurs États micro-insulaires de l'arc caribéen. On peut raisonnablement estimer que la situation de Miami est globalement supérieure dans la mesure où la métropole de la Floride propose, contrairement à Port of Spain, un grand nombre de vols directs, notamment vers les capitales sud-américaines. Le coût au départ de Miami est d'ailleurs logiquement le plus bas de toutes les villes candidates, mais Port of Spain, avec un surcoût limité à 9 %, tire correctement son épingle du jeu. On peut même émettre l'hypothèse que, si l'on soumettait à l'ensemble des capitales et métropoles américaines les mêmes demandes, pas une, mis à part peut-être Caracas, ne serait en mesure de produire des résultats équivalents.

Le transport aérien représente incontestablement un élément révélateur de l'ouverture au monde, même s'il faut se prémunir d'un travers holiste qui tendrait à surévaluer sa portée, notamment dans la mesure où la faculté de sortir de l'île s'applique de façon forcément inégale aux membres des communautés insulaires. Cependant les éléments d'évaluation comme la fréquence des vols ou l'éventail des destinations, n'en constituent pas moins autant d'indices qui permettent d'évaluer le niveau d'accessibilité vers et au départ d'un territoire. Les trois cas étudiés présentent en la matière de notables différences. Proches dans leurs bilans chiffrés, Jersey et Trinidad⁴⁴ diffèrent nettement par l'organisation du trafic. En tant que pays indépendant et ambitieux, Trinidad-et-Tobago pratique une politique volontariste et présente une structure relationnelle relativement équilibrée qui lui assure une position dont la qualité est mise en évidence par le dossier de candidature au secrétariat de la ZLEA. A Jersey, dont les pouvoirs publics sont peu ou pas directement impliqués dans les stratégies des compagnies aériennes opérant sur l'île, les liaisons sont régulées par le marché mouvant du transport aérien. Son attractivité comme place financière contribue fortement à lui assurer une offre conséquente vers Londres. La situation de Saint-Pierre-et-Miquelon diffère des deux autres pour des raisons évidentes qui tiennent essentiellement au petit nombre de sa population et à sa faible attractivité. Cependant, il n'en reste pas moins que même selon des modalités fondamentalement différentes, les trois cas étudiés présentent des points communs,

⁴⁴ Malgré des recherches et des demandes réitérées, nous n'avons pu obtenir de chiffres exacts concernant le trafic de l'aéroport de Piarco. Cependant des recoupements sur des données partielles nous conduisent à l'estimer à environ 1 500 000 passagers.

d'autant plus révélateurs que leur profil en la matière diffère par ailleurs. La nécessité stratégique de s'engager dans des investissements lourds n'échappe en l'occurrence à aucune des autorités insulaires considérées, parfois même en opposition à des voix qui peuvent s'élever ici ou là pour dénoncer le suréquipement. Enfin on peut constater que dans les trois cas, les liaisons aériennes impliquant les îles sont d'un niveau sans commune mesure avec celui intéressant les régions proches. Les sociétés insulaires apparaissent encore de ce point de vue incomparablement mieux intégrées aux réseaux à grande amplitude spatiale que leurs voisins vivant à quelques kilomètres.

Nous allons maintenant précisément aborder dans le chapitre suivant comment s'organisent les relations de voisinage.

CHAPITRE II

LES ÎLES ET LES ESPACES PROCHES : UNE TONALITÉ MINEURE DANS LES RELATIONS

Dans le chapitre précédent nous avons mis en évidence le fait que les stratégies de développement des îles s'appuyaient sur une projection vers le lointain. C'est particulièrement vrai pour Jersey, en raison de son intégration dans les systèmes financiers planétaires. De son côté, Trinidad-et-Tobago joue à plein la carte caraïbe. Mais cette volonté d'intégration régionale s'inscrit dans le désir d'occuper une place dans le cadre élargi de l'ensemble des Amériques. A son niveau, Saint-Pierre-et-Miquelon essaie de s'insérer dans des réseaux planétaires. A l'opposé de ces regards tournés vers le large, il n'en reste pas moins que ces îles côtoient des rivages dont elles ne sont séparées que par un détroit. Quiconque se promène sur la côte est de Jersey, sur les quais du port de Saint-Pierre ou sur les plages d'Icacos à la pointe sud-ouest de Trinidad, peut se rendre compte de la réalité de la proximité spatiale avec les grandes terres voisines. Cependant, au milieu du bras de mer au-delà duquel on aperçoit respectivement le littoral du Cotentin, les hautes collines de Terre-Neuve et la côte basse du delta de l'Orénoque, passe la ligne invisible marquant une frontière internationale. Le deuxième chapitre de cette troisième partie est consacré aux effets actuels de distorsion en matières sociale et économique de cette donnée géopolitique dont nous avons, tout au long de la deuxième partie, expliqué la genèse puis identifié les principales implications. Il s'agit donc de s'interroger sur la façon dont les sociétés insulaires et continentales proches s'attirent, et/ou se frottent, se repoussent, s'ignorent. Il convient à cet effet de lever une ambiguïté qui pourrait apparaître lorsque nous évoquons « les régions continentales proches ». On doit se demander en effet où s'arrête la proximité spatiale dans nos propos. Nous avons précédemment évoqué la relativité de la notion de proximité (*cf.* p. 86 et suiv.) et il ne serait évidemment pas pertinent d'en proposer ici une définition qui s'appuierait sur des éléments arithmétiques. Trois échelons plus ou moins imbriqués, intervenant de façon différenciée selon les secteurs concernés, nous paraissent devoir être privilégiés. Les populations dont on peut penser qu'elles sont concernées au premier chef par ces relations sont celles des littoraux, suivant une intensité et des modalités qui peuvent varier selon que l'on se réfère à des villes portuaires ou à des petites communautés plus ou moins éparpillées le long des côtes. Cet échelon comprend dans chaque cas un élément primordial, dont l'importance nous a conduit à lui consacrer une large place dans la quatrième partie. Il s'agit des questions relatives à la pêche, très liées aux constructions territoriales. L'échelon suivant est régional. Il se rapporte notamment aux volontés des instances politiques, économiques, associatives de promouvoir un exercice de la proximité s'appuyant sur une gamme plus ou moins large d'échanges concernant les personnes et les biens matériels et immatériels. Enfin le dernier niveau est celui des États. Même s'il nous ramène lui aussi le plus souvent aux questions d'appropriation de

l'espace marin à travers les visées d'ordre territorial et les relations bilatérales, il est nécessaire de le prendre en compte dans la mesure où, par ses fonctions régaliennes, l'État pèse inévitablement sur les relations transfrontalières. Ainsi on peut dire que Jersey est à la fois proche du littoral du Cotentin, de la région de Basse-Normandie et de la France, mais que la part de ces différents échelons qui se combinent varie en fonction des enjeux et des pratiques transfrontalières. Lorsqu'une personne prend un bateau assurant la liaison entre la France et Jersey, la seule contrainte qu'elle subit du point de vue des rapports internationaux est celle de présenter une pièce d'identité aux services d'immigration de l'île. Lorsque des pêcheurs discutent des zones de pêche à partager avec leurs homologues jersiais, ils le font sous le contrôle des administrations respectives, présentes aux discussions, garantes des accords et des traités bilatéraux, en outre attentives au respect des directives européennes.

Après avoir clos le chapitre précédent sur les liaisons aériennes, facteurs et indices d'intégration à large extension, nous commençons celui-ci par un sous-chapitre consacré aux liaisons maritimes, dont la fréquence et le volume d'activités peuvent être considérés comme des éléments révélateurs du niveau de relations.

1. Les liaisons de proximité à l'épreuve de la frontière

Dans le contexte qui est celui de notre recherche, valider la proximité en franchissant la frontière pour relier les deux littoraux qui se font face implique d'effectuer une traversée maritime. Nous avons précédemment évoqué les habitudes de franchissement des frontières liées à la transgression dans le domaine de la contrebande. On doit d'ailleurs distinguer les cas de Jersey et de Saint-Pierre-et-Miquelon qui s'y sont abondamment livrés, mais dont on peut estimer qu'elle a pour une très large part disparu, de celui de Trinidad où ce phénomène perdure. Des habitudes individuelles de fréquentation, n'utilisant pas les points de contrôle de l'entrée sur un territoire national que sont les ports, n'ont cependant nulle part totalement disparu. Elles existent sous une forme relativement développée dans le domaine de la navigation de plaisance dans le golfe Normand-Breton, nous y reviendrons à la fin de cette troisième partie. Les responsables de la Police de l'Air et des Frontières les déplorent à Saint-Pierre quand ils évoquent les pêcheurs terre-neuviens venant livrer du poisson sur l'archipel sans se soumettre aux contrôles d'immigration. Ces pratiques transfrontalières constituent des anomalies dans la mesure où l'entrée sur un territoire national doit se faire en des endroits précis, pourvus de services d'immigration et de douanes. La plupart des passages de la

frontière marine s'effectuent donc en empruntant des lignes qui canalisent et contrôlent les flux transfrontaliers. Nous nous intéressons ici au transport des personnes. Celui qui concerne les marchandises sera à l'occasion abordé dans les paragraphes traitant des échanges commerciaux.

Des liaisons maritimes généralement déficientes

Une ligne saisonnière entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada

Depuis l'arrêt il y a plus de vingt ans de la liaison estivale hebdomadaire entre Sydney et Saint-Pierre, la seule façon d'effectuer la traversée entre l'archipel et le Canada consiste à emprunter le navire de la compagnie *SPM Express* qui relie en moins d'une heure Saint-Pierre à la petite ville portuaire de Fortune (cf. carte 4 p. 27). Pour des raisons qui tiennent à la fois aux conditions climatiques et probablement aussi à l'étroitesse du marché, ce service ne fonctionne que de la mi-avril à mi-octobre à raison de deux rotations hebdomadaires, avec un pic d'activité en juillet-août lorsque les rotations deviennent quotidiennes. En 2000, 28 020 passages de personnes (incluant entrées et sorties), dont 21 667 concernaient des ressortissants étrangers, ont été enregistrés par la PAF. Si l'on considère que le solde entre les entrées et les sorties est sinon nul du moins peu élevé, on peut estimer qu'autour de 14 000 personnes se répartissant entre environ 3 000 habitants de l'archipel et 11 000 étrangers⁴⁵ - dans leur grande majorité Terre-Neuviens - ont fait le voyage entre le Canada et Saint-Pierre. L'arrivée de ces derniers ne va pas sans poser des problèmes aux fonctionnaires chargés de les contrôler. Selon eux, le contrôle des Canadiens venant à Saint-Pierre par Fortune est préoccupant dans la mesure où ils ne possèdent pas de pièces d'identité avec photos et se contentent de fournir une carte d'assuré social. Cette question est d'autant plus mal ressentie par les policiers chargés de l'immigration que de leur côté les Canadiens n'appliquent pas les textes qui prévoient que les résidents de Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent entrer au Canada sans papiers⁴⁶. Quoiqu'il en soit, ce souci se réduit à la période estivale puisque la discontinuité du lien maritime interdit pendant une moitié de l'année l'exercice de la proximité entre voisins. Au-delà des

⁴⁵ Le nombre réel de personnes impliquées dans ces mouvements est bien entendu forcément moins élevé dans la mesure où un certain nombre de personnes faire plusieurs fois la traversée dans l'année.

⁴⁶ Entretien avec le responsable de la PAF à Saint-Pierre-et-Miquelon le 3 février 2002. Il convient de rappeler que cette discussion s'est déroulée quelques mois seulement après les attentats du 11 septembre. Le fait que l'aéroport d'Halifax, avec lequel Saint-Pierre est relié plusieurs fois par semaine, ait été l'un des points de passage d'un certain nombre de terroristes a visiblement alerté les fonctionnaires français sur la nécessité d'une vigilance accrue quant au contrôle des arrivants sur l'archipel.

différences dans le contexte et dans la façon dont elle s'organise, la faiblesse des liens maritimes caractérise également les relations entre Trinidad et le Venezuela.

Une ligne confidentielle entre Trinidad et le Venezuela

« *Our huge neighbour to the west, whose mountains we see on rain washed days, a paler blue than the sky, is to too many Trinidadians an unknown entity. 'Down the main' to Venezuela, seems a far and distant journey.* »

(Paria Publishing Company, www.pantrinbago.com)

Cette citation exprime bien le hiatus existant ici entre la proximité et son exercice. V. S. Naipaul ne dit pas autre chose lorsqu'il évoque dans *Un Chemin dans le Monde* un premier voyage tardif sur le continent sud-américain, effectué à l'âge de 29 ans vers « les hautes terres de Guyane, un *no man's land* amérindien, aux frontières du Venezuela et du Brésil. »

Nous savons que Trinidad et le continent ne sont distants à deux endroits que d'une quinzaine de kilomètres. Au sud-ouest de l'île, on distingue les côtes vénézuéliennes, basses sur l'horizon, ultime avancée du delta de l'Orénoque, région amphibie seulement peuplée de quelques établissements éloignés les uns des autres par plusieurs dizaines de kilomètres. Ainsi celui de Capure, le plus proche de Trinidad à cet endroit, ne compte-t-il que quelques dizaines d'habitants. Il faudrait ensuite accomplir une centaine de kilomètres dans le labyrinthe des bras du fleuve pour retrouver vers l'est la communauté la plus proche nommée Palencho, qui compte également quelques dizaines d'habitants seulement. Ce contexte de vide humain n'est pas favorable aux échanges établis et réguliers. De fait, ceux-ci se font essentiellement ici dans le registre de transgressions liées d'une part aux trafics et d'autre part à la fréquentation de la mangrove vénézuélienne par les pêcheurs trinitadiens. La région qui jouxte Trinidad au nord-ouest de celle-ci présente un aspect différent. La péninsule de Paria, arête montagneuse qui se prolonge au-delà des bouches du Dragon par le *Northern Range* trinitadien, abrite quelques petites villes dont la plus notable est Guïria. C'est entre cette cité portuaire d'environ 20 000 habitants et la station de Chaguaramas à l'ouest de Port of Spain qu'existe l'unique liaison entre l'île la plus au sud de la Caraïbe et les côtes les plus septentrionales du continent sud-américain. Encore faut-il pour pouvoir l'emprunter surmonter sa surprenante confidentialité. L'absence de publicité et la méconnaissance qu'en ont des personnes qui seraient susceptibles à tout le moins de connaître son fonctionnement ont constitué pour nous

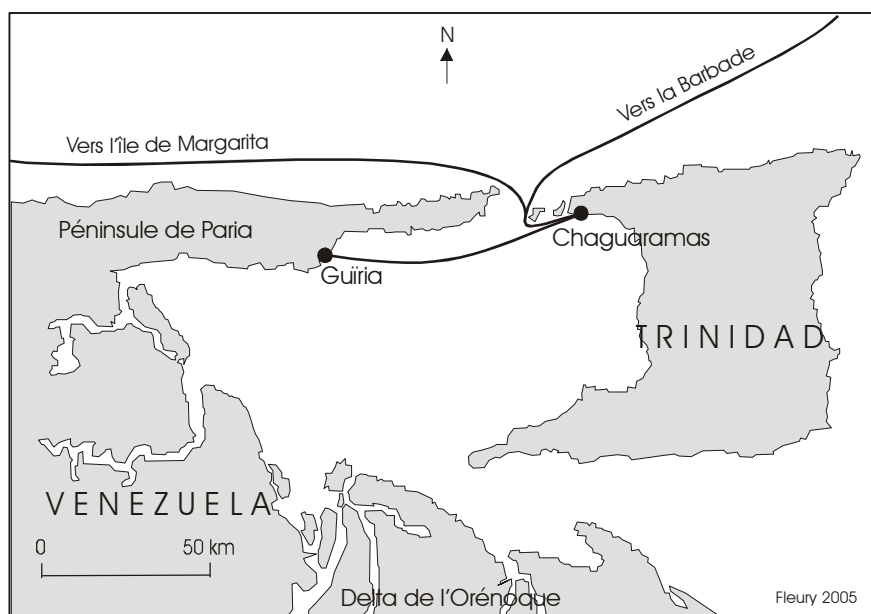
un sujet d'étonnement. A Bruxelles, l'ancienne responsable de la délégation de l'Union européenne à Trinidad évoque le fait qu'

« il existe un ferry entre Trinidad et le Venezuela mais il est extrêmement difficile de savoir comment cela fonctionne. Il est au départ de Chaguaramas vers un port de la péninsule de Paria. »

(Entretien à Bruxelles le 15 janvier 2003)

De son côté, la Consule Générale de l'ambassade du Venezuela à Port of Spain évoque « une liaison en bateau par semaine entre Chaguaramas et un port du Venezuela⁴⁷ » sans toutefois pouvoir préciser lequel. Pas une des personnes interrogées lors de notre séjour à Trinidad n'a pu nous donner une information précise sur le lien maritime entre leur île et le continent. Par ailleurs, chercher des informations sur Internet à propos de cette ligne revient à partager le sort des nombreux touristes qui recherchent désespérément le moyen de passer de Trinidad en Amérique du Sud. La liaison en question est en fait assurée par la compagnie *Windward Lines*, dont le siège social est à la Barbade.

Carte 23 : La liaison maritime entre Trinidad et le Venezuela



Source : *Windward Lines*

⁴⁷ Entretien à l'ambassade du Venezuela à Port of Spain le 30 avril 2003.

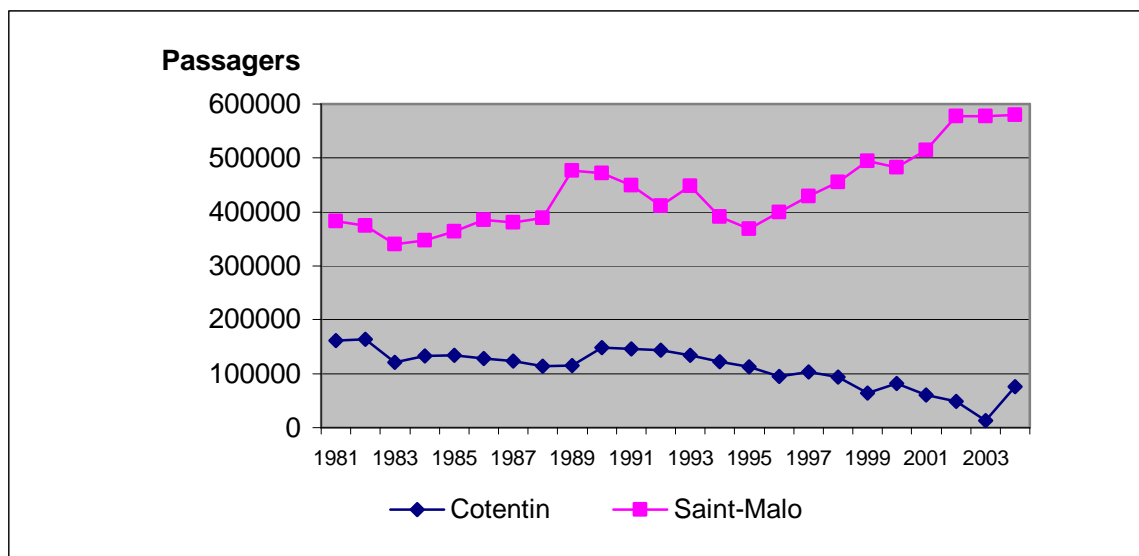
La compagnie affrète un petit caboteur dont la vocation première est le transport des marchandises. Il prend aussi des passagers tout au long d'une rotation hebdomadaire dont l'itinéraire change environ tous les deux mois et qui, certaines semaines, conduit effectivement à la possibilité de rejoindre Trinidad à partir de Guiria. Il s'agit là d'une liaison au fonctionnement compliqué, en aucun cas vecteur d'échanges et de flux établis entre des populations voisines et où, contrairement au cas de Saint-Pierre-et-Miquelon, ne peuvent être retenues des explications tenant au climat ou au faible niveau de population.

Le troisième secteur se démarque totalement des deux cas que nous venons de traiter. Un certain nombre de paramètres fondamentaux des liaisons entre Jersey et la France comme la fréquence et le nombre de passagers transportés les en distinguent radicalement. Cependant derrière la réalité de chiffres globalement élevés, se cachent d'autres fractures.

La structure dissymétrique des liaisons maritimes entre Jersey et la France

Le nombre de passages effectués entre les îles Anglo-Normandes et le continent est élevé. Le total pour les deux rives du golfe Normand-Breton ne descend pas en dessous de 432 275 (1983) et monte jusqu'à 627 202 en 2002. Mais la caractéristique la plus évidente à la lecture de la figure 18 (page suivante) réside dans la forte dissymétrie entre la Basse-Normandie et la Bretagne au profit de cette dernière. Deux éléments convergents peuvent expliquer ce phénomène. Le premier concerne la qualité du port de Saint-Malo validé par l'ancienneté de ses liens avec les îles Anglo-Normandes. De son côté, Granville a toujours souffert dans le domaine du commerce portuaire de la comparaison avec sa voisine bretonne au niveau de laquelle elle s'est en revanche parfois élevée dans le secteur de la grande pêche (La Morandière, *op. cit.*). Aujourd'hui le port de pêche de Granville présente d'ailleurs des bilans largement supérieurs à ceux de Saint-Malo et, en ce qui concerne la plaisance, le port normand se situe à un niveau globalement comparable. Granville souffre d'un handicap naturel exceptionnel dans la mesure où le marnage peut y atteindre un maximum de 14,40 mètres. Même si une valeur élevée en la matière n'est pas une caractéristique totalement rédhibitoire, le port normand ne peut en aucun cas soutenir la comparaison avec Saint-Malo ni en terme d'accessibilité ni d'ailleurs en surface de bassins et de terre-pleins disponibles. Il a donc toujours été très en retard en ce qui concerne les aménagements portuaires, notamment ceux de nature à favoriser l'accueil de gros navires.

Figure 18 : Nombre de passagers entre les îles Anglo-Normandes et la France (1981-2004)⁴⁸

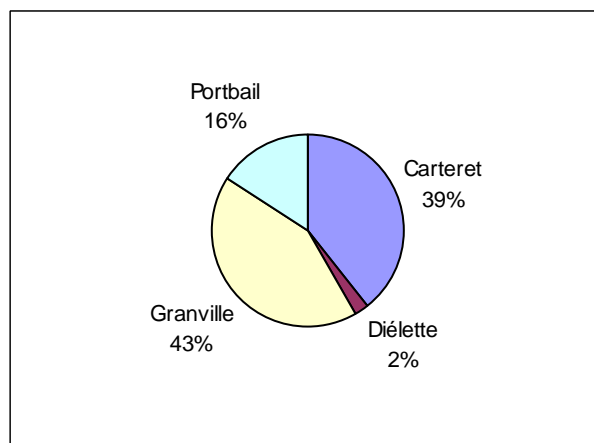


Source : Conseil général de la Manche

Cette situation de déséquilibre entre les deux côtés du golfe ne correspond pas à la volonté permanente affichée par les milieux politique et économique bas-normands, et en tout premier lieu manchois, de promouvoir un tissu relationnel plus serré avec les îles. Le rappel des liens historiques et du cousinage constitue le postulat du discours volontariste qu'ils tiennent. Le développement des liaisons maritimes apparaît logiquement comme l'outil indispensable pour améliorer les choses. Or la loi du marché s'est toujours chargée de rappeler avec insistance que Saint-Malo, grâce à la qualité de son service portuaire qui assure d'une part des horaires réguliers et d'autre part des passerelles adaptées au transport des véhicules et des conteneurs, ne pouvait que laisser des miettes aux ports du Cotentin qui étaient dépourvus des uns et des autres. Il faut en effet préciser que sous l'appellation générique « Cotentin » se cache le cumul de quatre ports dont la répartition du trafic s'établit comme suit :

⁴⁸ Pour différents motifs (rétention d'informations liée à des situations concurrentielles, données non détaillées par les organismes de gestion portuaire), les données exprimées dans la figure 18 concernent l'ensemble des îles Anglo-Normandes. Leur utilisation n'en demeure pas moins pertinente puisque l'île de Jersey constitue l'élément dominant dans les relations îles/continent. Les enseignements à tirer de ces chiffres valent donc en premier lieu pour elle.

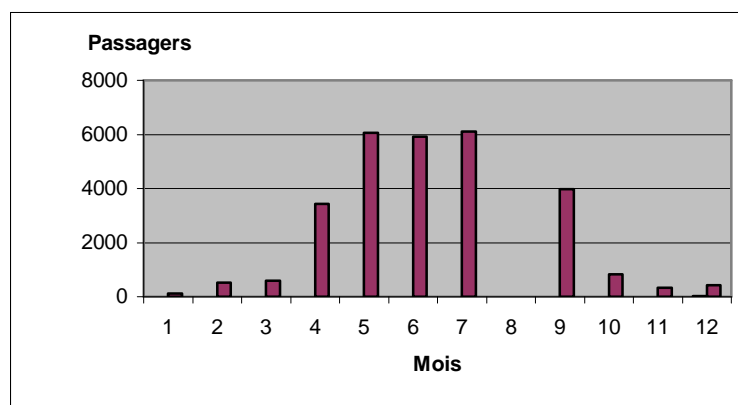
Figure 19 : Part de chaque port dans le nombre de passages assurés par mer entre les îles Anglo-Normandes et le Cotentin (1981-2004)



Source : Conseil général de la Manche

On voit bien que le port de Granville, seule véritable ville littorale entre la pointe de la Hague et Saint-Malo, ne joue pas le rôle qu'il pourrait tenir. Au début du XXI^e siècle, les autorités locales et départementales travaillent bien à un projet d'extension portuaire de grande envergure. Mais celui-ci a beaucoup de mal à se concrétiser, notamment en raison de la lenteur d'un processus décisionnel contrarié par des oppositions émanant de différents groupes de pression. Il pourrait cependant permettre au côté normand du golfe de disposer à l'horizon 2015 d'équipements permettant enfin le passage de voitures entre les îles et le continent. En attendant les relations avec les îles se cantonnent au registre des relations pendulaires de loisir, dont le modèle le plus répandu est l'excursion d'une journée, souvent complétée par le traditionnel « tour de l'île » en autobus. La saisonnalité est caractérisée par un pic estival particulièrement marqué.

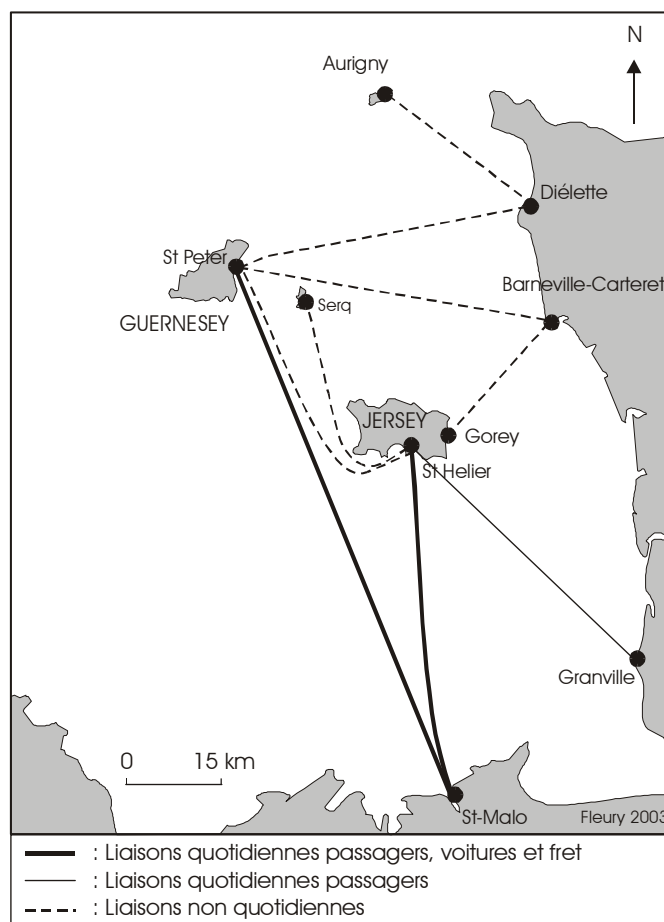
Figure 20 : Répartition mensuelle du nombre de passagers entre Granville et Jersey (2004)



Source : Conseil général de la Manche

La tonalité mineure des habitudes de fréquentation a d'ailleurs été accentuée en 2004 par des problèmes sur un navire qui ont interdit toute rotation en août entre Granville et Jersey. Concernant pour une bonne part des touristes séjournant dans la région, ce type d'échange est beaucoup moins significatif en terme de relations de voisinage que les trafics assurés avec Saint-Malo, dont la région, que l'on peut étendre à Dinard et Dinan, représente une destination prisée des Jersiais, et qui, à ce titre, s'avère être le lien entre les îles et le continent.

Carte 24 : Les liaisons maritimes entre la France et les îles Anglo-Normandes (hiver 2005-2006)



Sources : *Condor Ferries, Emeraude Jersey Ferries, Manche Îles Express*

Même si l'excellence de la liaison entre Saint-Malo et les îles Anglo-Normandes ne prémunit pas contre les difficultés économiques, comme en témoigne la faillite en 2003 de l'opérateur historique malouin *Emeraude Lines*, on a estimé du côté normand qu'il fallait, pour amorcer un niveau de trafic à la hauteur des ambitions, s'appuyer sur une politique

volontariste d'investissements publics. Constatant que l'existence de liaisons entre les deux composantes de l'ancien duché de Normandie était trop dépendante de la volonté mue par une stricte logique économique d'opérateurs dont le plus présent au cours de la dernière décennie du XXe siècle fut précisément *Emeraudes Lines*, le Conseil général de la Manche a ainsi décidé d'inverser une situation de plus en plus dégradée. La mise en œuvre d'un opérateur travaillant en étroite coopération avec les pouvoirs publics constitue la seconde priorité, venant en complément de l'extension du port de Granville. Deux actions ont donc été menées à partir de 2002. Il s'agit d'abord de l'acquisition par le département de deux Navires à Grande Vitesse (NGV), l'un devant opérer à partir de Granville, l'autre se partageant entre Carteret et Diélette. Ensuite, une Délégation de Service Public (DSP), dénomination et procédure révélatrices de l'intérêt que les pouvoirs publics départementaux portent à cette opération, a été concédée après appel d'offre à une filiale du groupe *CONNEX*, la *Société de Navigation de Normandie*, qui a elle-même créé la compagnie *Hugo Express* chargée d'exploiter les navires⁴⁹. A la fin de 2004, première année complète d'exploitation, le bilan est mitigé. Il est enfin possible de se rendre en hiver à Jersey au départ de Normandie et ceci plusieurs fois par semaine. Mais les objectifs de trafic – 100 000 passagers transportés – n'ont pas été tenus. Diverses raisons permettent d'expliquer les difficultés de l'année 2004. Un vice caché a entraîné l'immobilisation de l'un des navires pendant plusieurs mois. L'autre a connu des problèmes de tenue dans la houle responsables d'un pourcentage de 18 % de traversées annulées. Des tracasseries administratives à propos du fait que Diélette ne constitue pas un point d'entrée sur le territoire communautaire européen aux normes définies en la matière à Schengen ont par ailleurs contrarié la compagnie. En 2005, c'est la *Société Morbihannaise de Navigation*, qui crée pour la circonstance une filiale appelée *Manche Îles Express*, qui obtient l'exploitation des deux navires. Cette fois-ci les objectifs sont dépassés avec un total de 125 000 passagers.

Dans ce dossier quelque peu chaotique des liaisons maritimes entre la Manche et les îles Anglo-Normandes, on ne peut que constater que la volonté politique, seulement validée si elle est assortie d'une mise financière substantielle, n'est le fait que de l'une des extrémités de liens que tout le monde, des deux côtés du Passage de la Déroute, s'accorde à considérer comme souhaitables. Les autorités insulaires se déclarent certes attentives et bienveillantes, mais les actions concrètes ne sont à mettre au crédit que d'un seul des voisins, le département

⁴⁹ L'opérateur malouin *Emeraudes Lines* avait alors déposé un recours devant le tribunal administratif de Caen. Celui-ci avait confirmé la validité d'attribution d'une DSP à la société qui avait été retenue par le Conseil général de la Manche. Cette démarche peut s'expliquer par le fait qu'il s'agissait d'une première en ce qui concerne des relations entre deux pays étrangers.

de la Manche. Il ne serait probablement pas juste d'évoquer le manque d'intérêt de la part de ses voisins anglo-normands, mais on peut tout de même émettre l'hypothèse d'un fort différentiel de motivation, directement mesurable en terme d'investissements. Les tergiversations de la part des autorités insulaires quant à l'octroi de tarifs préférentiels en matière de droits portuaires montrent par exemple les limites de l'intérêt pour le développement de relations commerciales avec le Cotentin. Dans ce dossier précis, la frontière sépare deux conceptions de l'action politique, avec une divergence fondamentale sur la question du recours ou non aux capitaux publics pour lancer une activité en principe dévolue à des opérateurs privés.

Avec les marchandises, les personnes représentent l'élément matériel des échanges, qu'ils soient liés ou non à un contexte frontalier. Le développement des NTIC permet d'en aborder une déclinaison immatérielle.

1.b. Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication et frontière

L'information et les communications ont connu d'importantes mutations, dont la diffusion au plus grand nombre s'est amorcée au cours de la dernière décennie du XXe siècle. Sont donc concernées par le sigle NTIC les évolutions les plus récentes en matière de télévision, de téléphonie, d'Internet et de ses caractéristiques en terme de débit, de modalités d'accès et d'opérateurs. Nous avons choisi d'aborder ce thème dans la mesure où information et communications constituent des éléments susceptibles d'enrichir la réflexion sur les problématiques frontalières, puisqu'elles sont par essence supposées subvertir les limites territoriales. Si les frontières séparent deux systèmes plus ou moins différenciables dans les champs culturels, économiques, juridiques, la ligne frontière est censée constituer une barrière aussi peu efficace pour arrêter les ondes que, dans le cas d'une frontière marine, pour empêcher les bancs de poisson de circuler ou les gisements d'hydrocarbures de la chevaucher.

Saint-Pierre-et-Miquelon

Les travaux et la réflexion de Gabriel Dupuy nous ont été en l'occurrence précieux puisque cet auteur s'est de façon concomitante à notre écriture intéressé au cas de Saint-Pierre-et-Miquelon (Dupuy G., 2005). L'armature de ce qui suit lui doit donc beaucoup. Il convient d'abord de noter, en fonction d'éléments convergents comme l'isolement et le niveau relativement élevé du revenu moyen de la population, que celle-ci dispose, que ce soit en ce qui concerne les téléphonies fixe et mobile, la possession d'ordinateurs ou les

connexions à Internet, d'un taux d'équipement nettement plus élevé qu'en métropole. Pour ce qui est des conditions d'utilisation de ces terminaux domestiques, la situation de l'archipel, qui se caractérise à la fois par son appartenance à la France et par le fait qu'elle soit une terre nord-américaine, complique le tableau. Les enjeux commerciaux, certes limités en raison du faible nombre d'habitants de l'archipel, sont en effet très liés au contexte frontalier. L'accès à Internet a connu de façon chronique des problèmes de débit dont la résolution à un coût raisonnable est obérée par cette situation particulière. En l'absence de l'opérateur national *France Telecom*, c'est la société canadienne *CANCOM* qui met en place en 1997 une connexion par satellite et antenne parabolique jugée peu efficace. Puis une solution nationale du même type est proposée en 2000 par *SPM Telecom*, qui relaie la fourniture satellitaire de *France Telecom* en utilisant le réseau de câbles installé par cet opérateur local sur l'archipel. L'articulation satellite/câble ne donnant alors pas davantage satisfaction, une solution nord américaine est alors de nouveau envisagée grâce à une liaison hertzienne avec Terre-Neuve, permettant le branchement de l'archipel sur le réseau canadien et au-delà sur les grands opérateurs étasuniens. Cette alternative qualitativement satisfaisante se heurte à un problème de coût pour les abonnés en raison de la cherté de la location des lignes hertziennes et de l'obligation de souscrire un abonnement au câble. Face à ce dilemme tournant autour de l'équilibre coût/efficacité, de nouvelles solutions sont recherchées du côté canadien. La fibre optique pourrait représenter un recours avec un projet de raccordement soit vers Saint-Jean de Terre-Neuve via la péninsule de Burin, soit vers le câble sous-marin que les Canadiens projettent de mettre en place entre Halifax à Saint-Jean.

Les domaines de la téléphonie mobile et de la télévision illustrent également la situation ambivalente de l'archipel. En ce qui concerne le téléphone, *SPM Telecom*, qui propose un service où les communications sont relayées par satellite vers la France par son actionnaire majoritaire *France Telecom*, est désormais concurrencé par l'opérateur canadien *Newtel*. Celui-ci profite du débordement des ondes électromagnétiques couvrant Terre-Neuve pour proposer aux habitants de l'archipel un accès téléphonique au monde entier. Cette possibilité est assujettie à un contournement des dispositions légales propres à la France par le biais d'une domiciliation fictive au Canada. *Vonage*, autre société canadienne propose aussi un accès téléphonique au monde entier via Internet et un numéro de téléphone en Amérique du Nord.

Le cas de la télévision, arrivée tardivement sur l'archipel à la fin des années soixante, est également significatif. À côté des programmes français, ses habitants se sont vus offrir la possibilité de recevoir des programmes canadiens en raison d'une part de la proximité avec

Terre-Neuve, et d'autre part du développement au cours des années quatre-vingts de la technologie associant satellite et parabole. En 1991, le câblage de Saint-Pierre par *SPM Telecom* permet de recevoir un bouquet comprenant des chaînes françaises, étasuniennes et canadiennes. Ce système impulsé localement se heurte désormais à la concurrence canadienne qui propose une offre attractive en termes de programmes et de coût. Comme pour le téléphone, les dispositions légales interdisant la souscription aux résidents de l'archipel sont contournées par une domiciliation fictive au Canada. Ces artifices montrent que l'effacement de la frontière, qui pourrait paraître comme un phénomène normal vu le contexte et les domaines concernés, ne va pas de soi. Cette constatation est également bien illustrée par la tentative de mise en place par les autorités françaises d'une frontière électrostatique sous forme d'une cage de Faraday autour de l'archipel. Cette démarche avait comme but d'empêcher des opérateurs canadiens de relayer sur tout le Canada des programmes diffusés par la station de *RFO* à Saint-Pierre-et-Miquelon, et ceci sans versement de redevances aux ayants droit. Cette démarche a cependant été bloquée par la volonté locale de jouer la promotion de la culture française en Amérique du Nord à partir de l'archipel.

Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon appliqué aux NTIC révèle un jeu contradictoire entre d'une part les impératifs nationaux en matière légale, et d'autre part le désir de profiter des bienfaits offerts par le voisinage canadien d'une concurrence garante de baisse de coût et d'élargissement des services proposés. En ce qui concerne Jersey, la situation frontalière, quoique moins prégnante, représente cependant un élément non négligeable dans l'intégration aux réseaux.

Jersey

La fiabilité et le niveau de développement des télécommunications, le calibrage de leur débit et le coût de leur fourniture sont stratégiques pour n'importe quel territoire. Elles constituent un enjeu d'autant plus crucial qu'il s'applique, comme à Jersey, à des espaces insulaires de petite taille, soit deux caractéristiques dont les acteurs ne manquent pas de relever l'impact en terme de surcoût et de finesse dans l'analyse des besoins et des choix à conduire⁵⁰. Le mouvement de libéralisation et de désengagement des États dans le contrôle et la gestion directe des télécommunications a touché tardivement l'île puisque c'est seulement en 2002 que la *Telecommunications Jersey Law* a défini les conditions de l'ouverture du marché à la concurrence. L'opérateur historique *Jersey Telecom* a donc connu à la fois l'ouverture de son capital aux investisseurs et l'arrivée de la concurrence. Cependant, sa

⁵⁰ *Jersey Evening Post*, 24 mars 2004, interview de Bob Lawrence, directeur général de *Jersey Telecom*.

position reste très dominante en raison de la rente de situation que lui procure son ancien monopole. Elle lui permet par exemple de se maintenir en tant que passage obligé pour l'accès aux téléphonies fixe et mobile.

Les exigences de Jersey, centre financier de niveau mondial, sont évidemment élevées en matière d'information et de télécommunications. Elles imposent un recours aux systèmes les plus avancés, de surcroît adaptés à la spécificité des besoins de la clientèle insulaire. Il n'est donc pas surprenant que *Jersey Telecom* s'enorgueillisse d'avoir proposé des technologies pionnières et de se tenir constamment à la pointe des services disponibles. Cet objectif passe également par une stratégie de diversification des vecteurs d'acheminement. La proximité avec la France joue en l'occurrence un rôle significatif. Elle offre une alternative qui évite à Jersey de se retrouver sinon en position de cul-de-sac, comme – nous le verrons bientôt – c'est quasiment le cas en matière commerciale, du moins de très forte dépendance aux réseaux britanniques. C'est ainsi que *Jersey Telecom* a conclu en 2003 un accord avec *Jersey Electricity Company*, société qui par ailleurs distribue l'électricité qui lui est fournie par *EDF* (cf. carte 25 p. 308) par un câble sous-marin. Une ligne de fibre optique relie désormais l'île à la France et se prolonge vers Guernesey. L'ouverture de cette nouvelle inforoute permet en outre à l'opérateur jersiais de négocier des prix compétitifs avec les fournisseurs continentaux.

A côté de cet aspect réticulaire des relations transfrontalières, on peut trouver dans le domaine de la téléphonie mobile l'illustration que les ondes électromagnétiques représentent un élément qui s'ajuste mal aux limites territoriales. En effet, *Jersey Telecom* prévient ses abonnés qu'il peut leur arriver, s'ils se trouvent dans certaines parties des paroisses situées au nord et à l'est de l'île, de se retrouver par inadvertance connectés à un réseau français. Du côté français, il n'est d'ailleurs pas rare, lorsque l'on se trouve sur une plage du Nord Cotentin, de voir son téléphone portable basculer sur un réseau anglo-normand. Le débordement des ondes permet également de capter certaines radios françaises, essentiellement dans les parties les plus proches du continent.

Le cas de Jersey, contrairement à celui de Saint-Pierre-et-Miquelon, se caractérise par une intégration facile. La différence entre les deux cas résulte probablement d'une nette distinction entre un territoire périphérique comme l'est l'archipel français et un autre intégré au cœur des systèmes, comme l'île anglo-normande. La relative carence décisionnelle, liée aux freins juridiques tutélaires, complique l'intégration régionale de Saint-Pierre-et-Miquelon. De son côté, Trinidad-et-Tobago s'applique à intégrer la révolution numérique dans un contexte où l'élément transfrontalier n'apparaît pas significatif.

Le classement issu du *Networked Readiness Index*⁵¹, révèle la position moyenne de Trinidad-et-Tobago parmi les 102 pays dont les experts ont quantifié les dispositions en matière de NTIC. La république caraïbe y apparaît pour 2003-2004 au 52^{ème} rang, au niveau des pays européens les moins développés, plutôt dans le peloton de tête des pays de l'ensemble Amérique latine – Caraïbe, et en tout cas nettement devant son voisin vénézuélien (72^{ème}). En l'absence de données régionales infra vénézuéliennes, on peut tout de même émettre l'hypothèse d'une forte fracture numérique entre l'île et ses proches voisins. Le gouvernement de Trinidad-et-Tobago justifie sa politique volontariste dans le domaine des NTIC par une volonté de diversification d'une économie fortement dépendante du secteur des hydrocarbures. Deux axes prioritaires ont ainsi été définis. Le premier consiste à développer une industrie du logiciel à vocation exportatrice, ambition destinée à limiter la fuite vers les États-Unis et le Royaume-Uni des étudiants les plus qualifiés. Le second s'applique à inscrire profondément les nouvelles technologies à la fois dans le tissu des acteurs économiques et dans les pratiques gouvernementales.

Dans le domaine des télécommunications, à Trinidad comme ailleurs, deux tendances s'affrontent. La première révèle un fort penchant pour le maintien d'une situation monopolistique alors que la seconde privilégie une ouverture du marché synonyme, selon ses promoteurs, de baisse des coûts et d'amélioration des services. L'opérateur historique, *Telecommunications Services of Trinidad-and-Tobago (TSTT)*, est confronté à ce modèle. Le processus de mutation en est encore au début de l'année 2005 à sa première phase, celle de l'ouverture du capital. En effet, l'État s'est en partie désengagé de *TSTT* pour permettre au géant britannique des télécommunications *Cable and Wireless* d'en prendre 49 % des parts. Il est d'ailleurs intéressant de noter que cette société, principal acteur de la déréglementation au Royaume-Uni se retrouve à Trinidad-et-Tobago en première ligne de défense du monopole de *TSTT* face à la venue d'opérateurs concurrents⁵². En ce qui concerne la fourniture de technologies de pointe, la compagnie nationale a signé au début de l'année 2005 un important contrat avec la compagnie étasunienne *Nortel*. Il n'y a pas, contrairement aux cas de Jersey et de Saint-Pierre-et-Miquelon, d'alternative régionale d'acheminement via le voisin continental. On peut considérer que cette position en cul-de-sac contredit la volonté gouvernementale

⁵¹ Cet index, résultat d'une collaboration entre l'INSEAD, la Banque Mondiale et le Forum Économique Mondial, rend compte du « degré de préparation d'un pays ou d'une communauté à participer et à bénéficier du développement des technologies des TIC » (www.weforum.org).

⁵² *Trinidad Guardian*, 19 mai 2004.

d'utiliser le levier des NTIC pour répondre à l'objectif de faire de Trinidad-et-Tobago « an English commercial gateway to Latin America » (Chowdhury *et. al.*, www.cid.harvard.edu).

Les NTIC peuvent agir comme agents compensateurs susceptibles d'estomper des handicaps liés aux situations frontalières et/ou insulaires. Le plein exercice de leur caractère par essence fluide est cependant subordonné à un certain nombre de freins, de différentes natures, politiques ou économiques, culturels ou juridiques. Après les personnes et les ondes, on retrouve cette caractéristique à propos des échanges de marchandises.

2. Des échanges commerciaux où la part du voisinage compte peu

On le sait, les situations tenant à la démographie et au niveau de développement des trois binômes étudiés diffèrent sensiblement. Il convient donc de relativiser l'emploi de mots tels que « peu » ou « faiblesse ». En effet, les volumes de marchandises s'échangeant entre Jersey et Saint-Malo seraient considérés comme très importants en valeur absolue si on les rapportait aux deux autres secteurs. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue le fait que des échanges ne sont pleinement significatifs que si, au-delà d'une simple fonction portuaire, les régions littorales proches de l'île profitent en terme d'activités de la proximité en matière commerciale. Cette question des échanges commerciaux est délicate à apprécier en terme de signification sur les relations de voisinage, cette notion étant éminemment liée à la place du curseur sur l'échelle spatiale. Nous avons donc le souci de distinguer, dans la limite des possibilités d'accès à l'information, ce qui ressort du voisinage au niveau des États, tels que l'expriment par exemple les statistiques, de ce qui résulte d'habitudes relationnelles entre voisins de part et d'autre d'un détroit d'une vingtaine de kilomètres. Ce sous-chapitre fait d'abord pour chacun des secteurs concernés le constat à travers les données statistiques totalisées d'une faiblesse relative des échanges commerciaux locaux impliquant les îles, en décrit ensuite la structure dans ses grandes lignes, avant d'avancer des raisons de ces situations. Viendront dans le sous-chapitre suivant les actions envisagées et/ou déjà mises en œuvre pour faire évoluer des situations dont l'amélioration est généralement considérée comme souhaitable.

2.a. Jersey : une structure commerciale doublement dissymétrique

Possession de la Couronne britannique à portée de vue de la France, Jersey a su profiter de cette dualité dans différents domaines. Le commerce en fait partie puisque les relations ont en la matière longtemps été suivies avec les deux rives du golfe, ce que l'on pourrait estimer logique eu égard à la proximité du continent (*cf.* p. 199). Mais elles apparaissent désormais mineures dans la structure commerciale de l'île. Celle-ci présente la double dissymétrie, déjà évoquée pour les liaisons de passagers, d'une part entre l'Angleterre et la France et d'autre part, en ce qui concerne le peu de volume laissé à cette dernière, entre les côtés breton et normand du golfe.

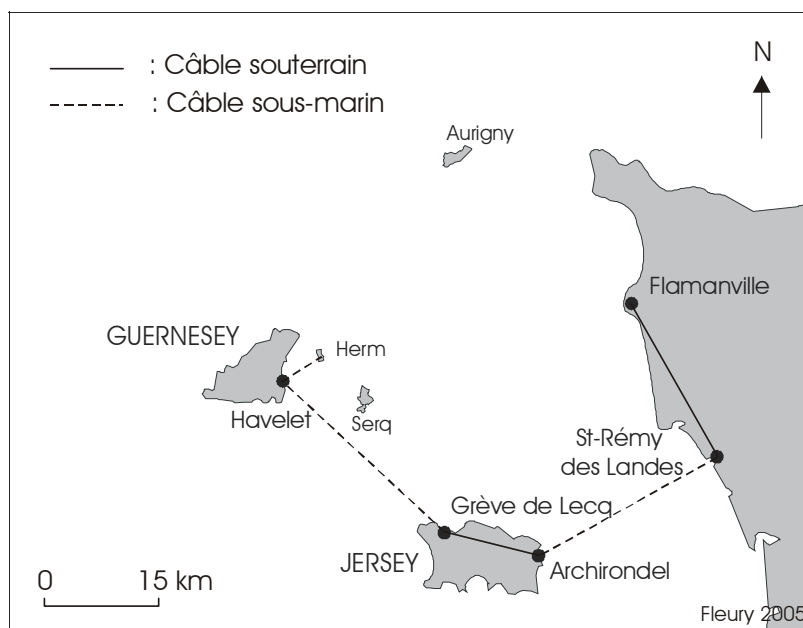
L'anglicisation de l'île est un phénomène notable qui a donné sa pleine mesure au cours du XXe siècle et qui a une déclinaison en termes de rapports commerciaux. Les restrictions et interdictions de trafics régulièrement imposés au cours des siècles par le Royaume-Uni ont amorcé un renforcement des liens entre la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes et un relatif effacement des échanges avec la France. Cette tendance a valu à la Basse-Normandie de voir son trafic de marchandises avec Jersey et Guernesey totalement disparaître, mises à part quelques tentatives, comme celle vite interrompue de développer un trafic de matériau de construction dans les années 1990. Il s'agit bien là d'une coupure historique. De son côté, Saint-Malo maintient ses relations millénaires avec Jersey puisque les données croisées émanant de *Jersey Harbours* et du port de Saint-Malo font état en 2004 d'une part de 18,63 % prise par le port breton dans le trafic commercial maritime concernant Jersey, soit 93 000 tonnes sur un total de 499 000 tonnes.

On peut considérer que cette double dissymétrie a deux raisons principales. La première réside dans le fait que l'acheminement de ce qui est nécessaire à la vie de cette population insulaire d'environ 90 000 habitants est fermement tenu par quelques opérateurs qui contrôlent largement l'entrée des marchandises sur l'île via la Grande-Bretagne. La compagnie *Commodore Shipping* assure quotidiennement un trafic de conteneurs entre Portsmouth et Saint-Hélier. Modalités d'approvisionnement et de distribution représentent des éléments éminemment stratégiques et rémunérateurs. Des intérêts aussi étroits et imbriqués que peu discernables d'emblée unissent l'affréteur, les entreprises d'import-export, les circuits de distribution sur l'île et la sphère politique. Dans ces conditions, vouloir pénétrer le marché insulaire relève d'un parcours du combattant qui a déjà découragé bon nombre de postulants continentaux. Dans ce type de structure commerciale qui s'apparente au principe de la chasse gardée, le port de Saint-Malo, grâce notamment aux passerelles existant entre d'une part les

deux armements, l'Anglo-normand *Condor Ferries* et le Malouin *Emeraude Jersey Ferries*, et d'autre part les exportateurs locaux, maintient un trafic qui concerne notamment des produits tels que les meubles, les cosmétiques, les véhicules de marque *Citroën* ainsi que des produits frais. Dans cette question des liens commerciaux entre Jersey et la France, on en revient toujours à la nette différence entre d'une part les équipements et le savoir-faire portuaires de Saint-Malo et d'autre part l'absence du côté bas-normand de conditions permettant de contrebalancer la position hégémonique pour la part continentale du port breton. A ce titre on doit encore une fois insister sur la lourde hypothèque que fait peser la lenteur du dossier de développement du port de Granville sur les volontés clairement affichées du côté des élus bas-normands de développer les relations avec les îles Anglo-Normandes. La piste la plus sérieuse étudiée en 2005 concerne d'ailleurs le port de Cherbourg comme nous le verrons dans le sous-chapitre suivant (*cf.* p. 333-334). Signalons enfin que dans le sens Jersey/continent, on ne peut guère mentionner autre chose que les quelques dizaines de tonnes de coquillages et de crustacés plus ou moins régulièrement débarqués par les pêcheurs jersiais à Granville et à Saint-Malo. La seule transaction commerciale importante avec la Basse-Normandie concerne la fourniture d'électricité.

Si la proximité de la centrale nucléaire de Flamanville et de l'usine de retraitement des déchets nucléaires de la Hague, suscite régulièrement des inquiétudes de la part des Anglo-normands, elle présente aussi à leurs yeux de sérieux avantages. Quiconque a dans le passé abordé Jersey par le port de Saint-Hélier n'a pu échapper au spectacle de la centrale thermique de la *Jersey Electric Company*, plantée au cœur du secteur urbanisé, et dont la cheminée toujours en activité constituait un repère encombrant dans le paysage offert au visiteur. Cette installation vieillissante est peu compatible avec la qualité environnementale dont se flatte la communauté insulaire. La fourniture par la France d'une énergie pouvant, selon ce type de comparaison, être considérée comme propre, permet à Jersey de satisfaire aux critères de la Convention de Rio en économisant le rejet de quelques 500 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. En outre, les deux partenaires commerciaux y trouvent leur compte puisque, *EDF*, en écoulant de cette manière ses surplus d'électricité, production par essence non stockable, fait bénéficier son client de tarifs très avantageux, dont le montant est d'ailleurs tenu confidentiel.

Carte 25 : La fourniture d'électricité aux îles Anglo-Normandes par EDF



Source : Jersey Electricity Company

Un premier câble d'une capacité de 55 KW installé en 1986 entre Saint-Rémy des Landes dans le Cotentin et Archirondel sur la côte est de Jersey, a alimenté l'île pour une part grandissante. Investissement lourd - vingt millions de Livres - totalement financé par les États de Jersey, il a assuré entre 1985 et 1994 près de la moitié des besoins insulaires, avec des pointes à 85 %. Depuis 1994, les fournitures d'EDF ont encore progressé. En 1997, elles ont représenté 2,33 % de la production de la centrale de Flamanville. Puis un projet d'extension par doublement de la liaison originelle et son prolongement vers Guernesey s'est concrétisé en 2000. Il permet désormais à Jersey de se voir fournir son énergie à hauteur de 97 % par la compagnie française.

2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : des flux commerciaux déséquilibrés

Nature et structure des flux commerciaux

Il faut d'abord rappeler que le rapport entre les exportations et les importations de Saint-Pierre-et-Miquelon est totalement déséquilibré (*cf.* p. 29). La raison en est la brutale perte de substance économique d'un archipel qui en 1991, année précédant le moratoire canadien sur la morue, exportait pour une valeur de 250 Millions de francs, et voyait ses

exportations couvrir ses importations à hauteur de 54 % (Bélorgey, *op. cit.*). Dès l'année suivante, ce chiffre est tombé à moins de 10 %, niveau qu'il n'a plus dépassé depuis (IEDOM, *op. cit.*). En dehors des 2 000 à 3 000 tonnes de poissons pêchées dans le cadre des accords franco-canadiens de 1994 (*cf.* fig. 36 p. 496), transformés à Saint-Pierre et majoritairement exportés vers les États-Unis, les flux commerciaux concernant l'archipel ne correspondent plus guère qu'aux besoins de subsistance de la population. Mis à part le poisson pêché localement et quelques produits de l'élevage et de l'agriculture⁵³, tout ce qui se consomme à Saint-Pierre-et-Miquelon, non seulement en produits frais mais également dans tous les autres types de marchandises, doit être importé. Si l'on excepte quelques dizaines de tonnes acheminées annuellement par voie aérienne, c'est la desserte maritime qui permet l'approvisionnement. La majeure partie des besoins de la population - soit de 20 à 25 000 tonnes par an - passe par la plate-forme logistique dédiée à l'archipel située sur la zone portuaire d'Halifax en Nouvelle-Écosse. Pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Halifax est incontournable. La capitale de la province de Nouvelle-Écosse, métropole du Canada atlantique, bien située à proximité de la route transatlantique entre l'Europe et les grands ports du nord-est des États-Unis, est dotée d'excellentes infrastructures portuaires - libres de glace toute l'année - et aéroportuaires. Cette localisation permet d'ailleurs à l'armement saint-pierrais d'élargir le rayon d'action de son navire en assurant d'autres rotations entre le port canadien, Boston et Portland.

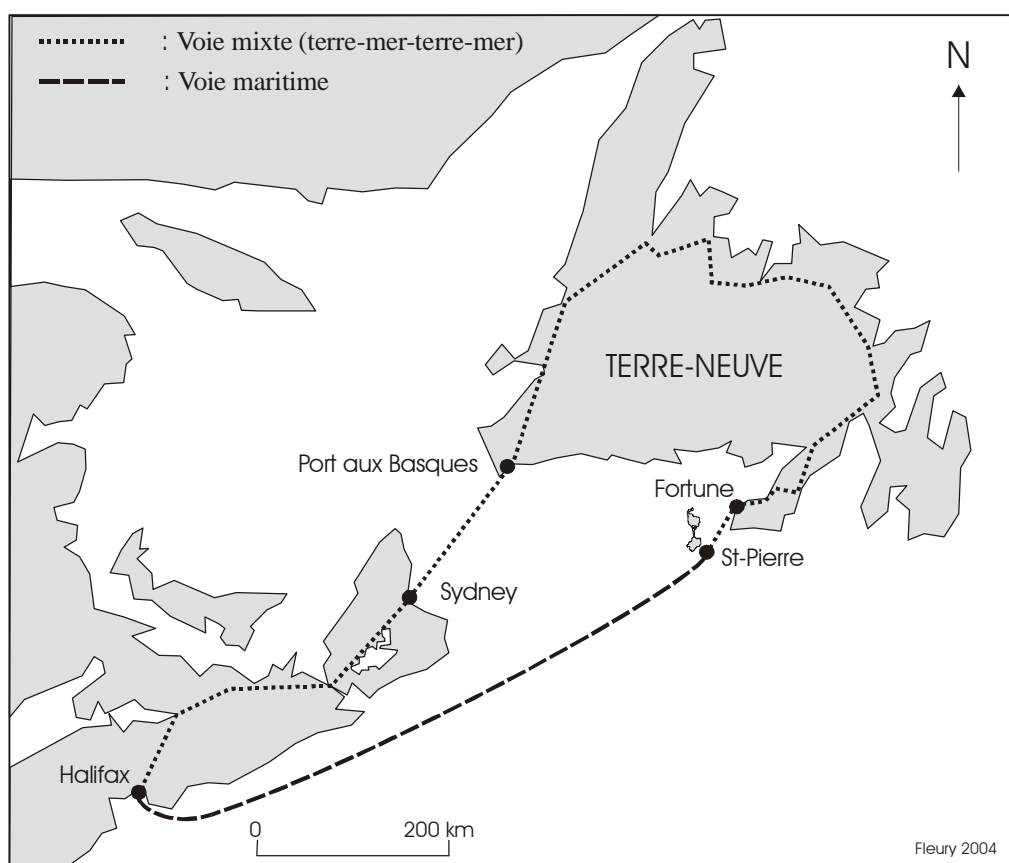
A partir d'Halifax, les marchandises sont acheminées selon des modalités que des rapports de force internes à l'archipel sont parfois susceptibles de faire évoluer. Le dernier épisode⁵⁴ d'une chronique particulièrement fournie a opposé deux armateurs locaux au cours de l'année 2003. Sur fond d'aide de l'État à la desserte maritime, cette concurrence a provoqué une de ces violentes polémiques qui éclatent parfois sur l'archipel où les enjeux relativement importants eu égard à la taille de la communauté exacerbent les rivalités commerciales. L'opérateur *SPM RoRo*, qui exploitait la liaison maritime avec Halifax, s'est finalement retiré du jeu au profit de la société *Alliance SA*, dont l'un des actionnaires *Delta Transport* avait en 1999 introduit la concurrence en lançant la voie mixte terre-mer. Cette liaison, plus souple mais beaucoup plus longue, a permis jusqu'au début de l'année 2004 l'acheminement de quelques conteneurs par semaine par une route terrestre d'Halifax à

⁵³ Le rapport de l'IEDOM fait état pour l'année 2000 d'une surface cultivée de 45 133 m². La production se réduit à une centaine de tonnes de légumes, quelques milliers de poulets et quelques centaines d'ovins.

⁵⁴ L'attribut de « dernier » épisode est en l'occurrence éminemment provisoire tant cette question de la desserte maritime donne lieu à des rebondissements. Depuis novembre 2005, la situation est instable en raison de la menace de la compagnie *alliance SA* de cesser son activité de desserte de l'archipel.

Sydney puis maritime entre le port néo-écossais et Port aux Basques, point de départ d'un parcours d'environ 900 kilomètres sur l'île de Terre-Neuve, jusqu'à Fortune où un navire prenait en charge la cargaison qu'il transportait jusqu'à Saint-Pierre. Cette ligne a été abandonnée au début de l'année 2004. Cependant, le petit cargo affecté à la traversée Fortune/Saint-Pierre livre toutes les semaines des marchandises collectées à Terre-Neuve.

Carte 26 : Les deux voies d'acheminement du fret entre Halifax et Saint-Pierre (1999-2004)



Source : Delta Transport

En ce qui concerne l'origine des marchandises regroupées sur les quais d'Halifax, sa répartition montre que, si le Canada domine, les liens avec la métropole se révèlent également à travers le poids significatif des importations qui en sont issues, et ceci malgré les surcoûts inhérents à un acheminement transatlantique. Ainsi, les produits alimentaires représentent 6 000 à 8 000 tonnes par an, dont 3 000 à 3 500 tonnes en provenance d'Europe⁵⁵. Selon un rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées (2002) destiné à la prise de décision concernant les aides publiques à la desserte maritime, toutes marchandises confondues, les

⁵⁵ Services des douanes de Saint-Pierre-et-Miquelon.

exportations canadiennes représentent bon an mal an 75 % du volume et 50 % de la valeur. Mais si le Canada pèse lourd dans les échanges commerciaux impliquant l'archipel, soit 23 millions de dollars US en 2004, ceux-ci concernent peu les plus proches voisins canadiens de l'archipel français. La cause première réside dans le caractère à la fois périphérique et marginal de la situation dans laquelle se trouve la population de ce finistère oriental du continent nord-américain.

La péninsule de Burin, périphérie canadienne

« Quelques heures plus tard, l'Annie fait route toutes voiles dehors. Pour la première fois depuis son arrivée à Saint-Pierre-et-Miquelon, en 1887, Victor approche de Terre-Neuve. La Côte, comme on l'appelle tout simplement dans l'archipel, ferme l'horizon derrière l'Ile-Aux-Chiens, c'est là son rôle. Pour le reste, elle demeure un mystère. On sait que c'est de chez elle que vient le boëtte, et ce, malgré le Bait Bill ; que c'est chez elle que disparaissent d'impressionnantes quantités d'alcool ; et qu'en cas de tempête et de mise en fuite d'une embarcation, elles peut servir de refuge. Mais, dans l'archipel, on ne sait presque rien des gens qui y habitent et qui, comme leurs voisins français, vivent de la mer. Les contacts, s'il y en a, se font à Saint-Pierre : Newfs venant faire du commerce, jeune fille de L'Amaline, des Burins ou d'ailleurs, venant se placer dans les familles aisées de Saint-Pierre. Le barrage de la langue joue également un rôle capital dans cette distance à la fois géographique et culturelle.

Durant le voyage jusqu'au golfe, la goélette ne perd jamais la terre de vue. L'Annie longe d'abord la côte sud de l'île de Terre-Neuve. On aperçoit clairement, de temps à autre, de petits villages, à l'abri au fond d'une anse ou bien simplement accrochés à même le rocher, le plus près possible de la mer et du poisson. Trois ou quatre habitations, quelques cabanes construites sur pilotis, directement au-dessus de l'eau, quelques doris amarrés à des quais de fortune, c'est tout. Saint-Pierre fait tout à coup figure de métropole avec sa rade, son barachois plein de goélettes et de trois mâts, son quai de la Roncière et son hôtel du Gouvernement, son kiosque et le Lion d'Or, son hôtel-restaurant. »

(Enguehard F., 1999)

Nous avons choisi d'insérer cette longue citation tirée du roman *Les Litanies de l'Ile-*

Aux-Chiens, tant elle évoque avec précision l'importante rupture entre l'archipel français et le littoral terre-neuvien si proche, en décrivant à la fin du XIX^e siècle le voyage de pêcheurs saint-pierrais se rendant en saison de pêche sur le *French Shore*. La vie est difficile pour tout le monde dans cette région soumise à de dures conditions, mais le pêcheur longeant la côte sud de Terre-Neuve ne peut s'empêcher de plaindre ces gens que l'on croise parfois sur les quais du port français où ils sont venus échanger « perdrix, lapins, paquets de spruce et bois de chauffage contre vêtements usagés, alcool ou farine ». Or, si l'on ne peut plus parler de dénuement dans les mêmes termes que ceux décrivant la situation il y a environ un siècle, il n'en demeure pas moins que le talus économique reste extrêmement significatif entre les voisins.

Au XXI^e siècle, la côte sud de Terre-Neuve peut toujours être considérée comme périphérique dans un contexte canadien qui ne manque pourtant pas d'exemples en la matière. Les communautés littorales très impliquées dans la filière pêche ont été touchées au même titre que Saint-Pierre-et-Miquelon par le moratoire sur la morue décidé en 1992 par leur gouvernement fédéral. Mais celui-ci n'a pas appliqué les mêmes dispositions aux vertus apaisantes que son homologue français. La différence de stratégie gouvernementale de part et d'autre de la frontière concernant des communautés proches touchées par la même décision est patente. Le gouvernement français a compensé une implication jugée timorée sur l'archipel dans les grands dossiers touchant aux questions territoriales marines par une politique visant à étouffer les mécontentements sous de substantiels apports financiers. Ceux-ci permettent à l'archipel de présenter des indicateurs économiques et démographiques qui ne laissent pas transparaître les effets négatifs de la crise de la pêche.

Au Canada, la gestion de la crise de la morue par les pouvoirs publics a été fondamentalement différente. Les théories néo-conservatrices estimant qu'il faut laisser le marché restaurer l'équilibre économique quitte à provoquer le déplacement de population ont été largement appliquées du côté canadien de la frontière. On privilégie ainsi une vision libérale des rapports entre l'homme et ses environnements économique et spatial. Donald Savoie (2000) définit une hiérarchie dans les communautés du Canada atlantique susceptibles de trouver des axes de diversification économiques. Il distingue ainsi trois catégories selon leur degré de dépendance à l'activité historique désormais abandonnée à savoir

« les communautés qui disposent d'une solide infrastructure administrative et présentent une certaine diversité économique » [ensuite celles] « qui offrent quelques perspectives de diversification économique mais qui demeurent pauvres en matière d'infrastructures et

de soutien administratif » [et enfin] « les communautés qui ont été totalement dépendantes des pêches, qui comptent peu de chefs d'entreprise et dont les ressources administratives sont trop rares pour qu'elles puissent concevoir, planifier, organiser et entreprendre d'autres activités économiques ».

Cette classification constitue un guide destiné à déterminer quelles sont les communautés dont la survie est possible et où l'injection d'argent public est souhaitable. Le degré de crise est un critère moins décisif que le potentiel de rebondissement. Selon cette approche, les communautés littorales et les petites villes du sud de Terre-Neuve sont peu éligibles aux stratégies de diversification. Les habitants sont alors fortement incités à aller chercher du travail « à Calgary ou à Mississauga^{*} » (Savoie, *op. cit.*). Le cœur économique et démographique du Canada est situé le long de la *Main Street* Windsor-Québec qui englobe Toronto et Montréal. Plus à l'est, les provinces atlantiques essaient de rénover des économies mises à mal par les crises ayant frappé les secteurs traditionnels, pêche, industries minières et forestières essentiellement. Les politiques d'ajustement et la recherche de solutions souvent originales de développement permettent à certaines régions du Canada atlantique de se rapprocher de la moyenne nationale d'un pays qui figure parmi les plus riches du monde. Tel n'est pas encore le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, la plus orientale de ses provinces, et encore moins, à l'intérieur de celle-ci, des régions littorales du sud. Ce dégradé est particulièrement mis en évidence dans le tableau suivant.

Tableau 23 : Données comparées de Point May (péninsule de Burin), de la division n° 2, de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada

	Point May	Division N° 2	Terre-Neuve et Labrador	Canada
Population 1996	377	27 723	551 792	28 846 761
Population 2001	322	24 371	512 930	30 007 094
Taux de chômage	42,9	24,5	21,8	7,4
Gain moyen annuel des personnes ayant touché des gains en CAN \$ (2001)	10 420	19 903	24165	31 757
Valeur moyenne des logements en CAN \$ (2001)	23 636	48 696	76 283	162 709

Source : www.statcan.ca

Nous avons pris Point May comme référence locale dans la mesure où il s'agit de la communauté la plus proche de Saint-Pierre-et-Miquelon. La division n° 2, qui comprend la péninsule de Burin, s'étend sur 6 099 km², soit une superficie assez proche de la moyenne d'un département français. On relève sans peine la position bien en dessous de la moyenne nationale de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, retard reproduit au niveau provincial par la péninsule de Burin puis par Point May au niveau de la division administrative. A chacun de ces échelons spatiaux apparaissent les indices d'une crise économique qui perdure à travers entre bien d'autres la baisse de la population, le taux de chômage, le niveau des salaires et la valeur des logements. Sur l'île de Terre-Neuve, seuls la capitale Saint-Jean et quelques pôles secondaires situés au nord de la province, le long de la route transcanadienne, remplissent un rôle de bassin de rétention de l'exode de la population provinciale. On retrouve la même précarité quand on examine la situation des petites communautés de pêcheurs de la côte sud de Terre-Neuve, guère plus éloignées de Saint-Pierre-et-Miquelon que la péninsule de Burin. Ainsi, Harbour Breton (2 079 habitants), dans la division n° 3, présentait en 2001 un taux de chômage de 52,1 %.

Saint-Pierre-et-Miquelon et la péninsule de Burin sont bien confrontés à un même mal, la dépendance, traité de façon radicalement différente par leur gouvernement respectif. Sortir de ces dépendances, ici aux subsides métropolitaines, là aux décisions fédérales peu accompagnées, constitue un défi commun aux voisins français et canadiens. Cependant, on peut considérer que, malgré la petite taille de l'archipel français, la péninsule de Burin constitue pour lui un cadre trop étroit de coopération. Outre le fait que les populations concernées sont peu nombreuses, le talus économique conduit à la perpétuation de rapports marqués par des relations de type dominant-dominé. L'évocation des Terre-Neuviens arrivant les dimanches d'été par le traversier de Fortune pour passer la journée à Saint-Pierre est quelque peu teintée de commisération puisqu'on souligne fréquemment le manque de moyens financiers ne leur permettant pas d'y consommer. A l'opposé, un certain nombre d'habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon profite du différentiel économique pour acquérir des maisons à Terre-Neuve. Sur la péninsule de Burin, plusieurs dizaines d'habitations, laissées vacantes par les migrations économiques, ont été achetées à un prix très accessible aux revenus, par comparaison confortables, d'une partie de la population de l'archipel.

On peut donc considérer que les échanges qui existaient lorsque les quais de Saint-Pierre-et-Miquelon étaient fréquentés par des centaines de navires venus d'Europe, ont été pour une grande part interrompus lorsque la crise de la pêche a entraîné ici un repli sur soi et là un marasme synonyme d'émigration et de déprise économique. Dans ces conditions, le sous-développement de la région canadienne proche de Saint-Pierre-et-Miquelon ne permet pas de considérer cette région isolée de Terre-Neuve comme un recours pour les échanges commerciaux, qui restent au niveau de l'initiative individuelle et dans des volumes restreints.

3.c. Trinidad-et-Tobago et le Venezuela

Un niveau d'échanges relativement bas

En 2001, les exportations du Venezuela vers Trinidad-et-Tobago se sont montées à 400 millions de dollars US⁵⁶. Mais ce montant doit être ajusté dans la mesure où 90 % de cette somme concernent des livraisons en produits pétroliers et dérivés qui ne sont pas destinés à alimenter directement le marché intérieur, mais plutôt à être transformés dans les complexes industriels de Trinidad. On retrouve d'ailleurs à ce titre dans la liste des principaux fournisseurs de Trinidad-et-Tobago des pays comme le Nigeria, le Gabon ou l'Angola. Si l'on exclut donc ces produits, on se retrouve avec un montant de l'ordre de 40 millions de dollars US qui rend mieux compte d'un niveau d'échanges somme toute modeste. Il met alors le Venezuela derrière des pays comme l'Allemagne, l'Italie ou la France. Dans l'autre sens on retrouve un niveau équivalent avec une somme de 41 millions exportés de Trinidad-et-Tobago vers son voisin continental. Signalons que ce total est tombé à 17,6 millions l'année suivante avant de remonter à 36 millions en 2003. Ces montants ne révèlent pas des liens commerciaux très étroits, puisque le Venezuela n'est en 2002 que le 21^{ème} client de la république caraïbe. Il ne faut cependant là aussi pas perdre de vue que la nature des exportations de Trinidad-et-Tobago, largement liée aux industries de transformation des hydrocarbures, explique en partie cette position puisque le Venezuela est déjà bien pourvu dans ce domaine.

⁵⁶ Banco de Comercio Exterior (BANCOEX) de Venezuela.

Tableau 24 : Les vingt principaux clients de Trinidad-et-Tobago (2002)

Rang	Pays ⁵⁷ importateurs	Valeur en milliers US\$	Rang	Pays importateurs	Valeur en milliers US\$
1	États-Unis	1 706 004	12	Colombie	52 257
2	CARICOM	764 967	13	Royaume-Uni	50 253
3	Porto Rico	135 299	14	Guatemala	45 868
4	Espagne	91 747	15	Guyane française.	37 594
5	Canada	90 871	16	Honduras	33 796
6	Rép. Dominicaine	77 843	17	Panama	28 696
7	Guadeloupe	56 133	18	France	26 136
8	Antilles néerlandaises	54 154	19	Italie	25 532
9	Pays-Bas	53 690	20	Salvador	22 334
10	Martinique	53 685	21	Venezuela	17 690
11	Mexique	53 163	Source : <i>Central Statistical Office</i> – Gouvernement de Trinidad-et-Tobago		

La recherche de renseignements précis sur l'origine des mouvements n'est pas ici une chose aisée. En l'absence de statistiques régionales, des recoupements effectués soit par la consultation des sites Internet gouvernementaux, soit de façon plus empirique au cours d'échanges avec des interlocuteurs locaux, nous permettent d'écrire que les ports vénézuéliens les plus proches de Trinidad sont peu concernés par les échanges transfrontaliers officiellement répertoriés. Ainsi pour janvier 2005, le seul office de douane proche de Trinidad figurant dans les statistiques du ministère du commerce extérieur est celui de Guïria (*cf.* carte 23 p. 294), qui compte pour 0,10 % dans le total national, sans que l'on puisse même assurer que ce montant s'applique à des exportations vers Trinidad. Plusieurs raisons à différents échelons temporels et spatiaux peuvent expliquer cette double constatation, d'une part d'une faiblesse structurelle des échanges entre les deux pays et d'autre part de leur faible

⁵⁷ Nous reprenons ici une notion élargie de pays adoptés par le *Central Statistical Office*, introduisant en l'occurrence une distinction entre Martinique, Guadeloupe et France, puis Pays Bas et Antilles Néerlandaises. Par ailleurs, les statistiques sont globalisées en ce qui concerne les pays de la CARICOM.

déclinaison régionale.

Des relations de voisinages peu propices aux échanges

“A close relationship with Venezuela, the richest and most powerful neighbour of Trinidad and Tobago made sense, but it had its problem.”

(Basdeo et Mount, *op. cit.*)

Il n'est pas inutile de replacer ce constat dans le contexte de relations politiques de voisinage relativement difficiles. Le fréquent appel dans les discours à leur amélioration constitue une preuve répétée qu'elles pourraient être meilleures. La fracture historique intervient en 1797. L'évolution divergente de deux systèmes coloniaux, l'espagnol déliquescant cédant bientôt la place au désordre des constructions nationales sud-américaines, et l'anglais imposant ici comme ailleurs son ordre au service exclusif de l'organisation du commerce d'un empire triomphant pour au moins un siècle, conduit localement à l'édification d'une double barrière, politique et culturelle, notamment à travers le déclin irréversible de la langue espagnole à Trinidad. Selon Dhanayshar Mahabir, professeur d'économie à l'*University of the West Indies*, « le modèle colonial a persisté et ceci a joué un rôle majeur dans le déficit de relations avec le Venezuela⁵⁸ ». A l'indépendance, Eric Williams, inspirateur indiscutable de la politique de son pays jusqu'à sa mort en 1981, impose une vision du Venezuela où domine la méfiance. Les motifs de brouille sont nombreux. L'affaire du Guyana, pays avec lequel le Venezuela est en conflit ouvert depuis que celui-ci revendique 60 % du territoire de l'ancienne Guyane Britannique, est un premier élément dans la mesure où dirigeants et société de Trinidad-et-Tobago se placent résolument au côté du Guyana. Les désordres intérieurs respectifs de la fin des années soixante et du début des années soixante-dix alimentent également l'animosité entre les voisins dans un jeu triangulaire où s'invitent les États-Unis par l'intermédiaire de leurs ambassadeurs à Caracas et à Port of Spain. Le Venezuela manifeste ouvertement son peu de confiance envers police et justice de Trinidad-et-Tobago pour poursuivre les opposants au régime vénézuélien qui, selon une tradition bien établie, se servent de l'île voisine comme d'une terre refuge. Les événements de l'année 1970, dont la prise du Parlement par un groupe islamiste constitue le point d'orgue, fournissent à l'ambassadeur vénézuélien l'occasion de confirmer à son homologue représentant les États-Unis à Caracas que son pays serait prêt à intervenir sur l'île « *in the*

⁵⁸ Entretien du 28 avril 2003.

event of potential chaos » (Basdeo et Mount, *op. cit.*). A côté de ces périodes de crises, la qualité des relations entre les deux pays est assujettie aux dissensions liées à l'absence d'accord sur les frontières marines dans le golfe de Paria et aux conflits de pêche qui en résultent. C'est d'ailleurs par ces questions, que nous aurons à traiter plus en détail dans la dernière partie, qu'une amorce de normalisation, permise par le changement de premier ministre suite à la disparition d'Eric Williams, intervient entre les deux pays. Son successeur Chambers, premier ministre de 1981 à 1986, se déclare pour une amélioration des relations, en établissant comme préalable le règlement des querelles de pêche. Cette volonté s'inscrit également dans la législature suivante, celle de Robinson (1986-1991), dans un contexte diplomatique régénéré. Au Venezuela, Carlos Andres Peres est sur la même longueur d'ondes que Robinson. Il prône les rapprochements sud/sud et s'intéresse à l'intégration régionale. De bonnes intentions s'expriment. Un accord sur la répression des trafics de stupéfiants est signé et on inaugure la pratique de la visite d'État. Un ensemble de protocoles d'accords, regroupés sous la forme d'un *Memorandum of Understanding*, est signé en 1989. Il constitue un jalon aussi important que tardif de la normalisation. Il prévoit une série de mesures destinées à combler des manques criants comme l'établissement de lignes aériennes régulières entre les deux pays, ou le comblement d'un vide commercial anormal entre deux voisins. Mais le baromètre de l'état des relations bilatérales varie, notamment en fonction du niveau de conflictualité à propos des délimitations territoriales marines et des problèmes liés aux activités halieutiques dans les eaux litigieuses. Les déclarations de bonnes intentions se heurtent à la réalité du « terrain ». Ainsi la *Guardia Nacional* vénézuélienne tue un pêcheur trinidadien le 31 octobre 1996 quatre jours après qu'une proclamation de coopération renforcée dans les eaux mêmes du golfe de Paria ait fait la une du *Trinidad Guardian*. Ce genre d'évènement nous ramène au contexte régional, lui aussi de nature à expliquer la faible ampleur des relations commerciales entre les voisins de part et d'autre du golfe de Paria.

L'*Oriente* est une région périphérique du Venezuela, au sujet de laquelle abondent les présomptions de trafics portant notamment sur les armes, les drogues et les animaux sauvages. La succession de faits criminels paraissant dans la presse de Trinidad-et-Tobago, où le voisinage de ce qui demeure pour une écrasante majorité d'une population, qui vit pourtant à seulement quelques kilomètres de là, des *Terra Incognita* sud-américaines, constitue un élément déterminant plus ou moins explicite, de nature à étayer ces hypothèses. D'un point de vue commercial, la région des Bouches du Serpent est, avec toute la prudence voulue par l'absence de données précises, mais avec la certitude apportée par des témoignages directs, un secteur maritime de non droit. Selon l'un d'entre eux il est évident que

« la drogue joue un rôle très important dans le secteur sud de Trinidad/delta de l'Orénoque. Dans cette région reculée du Venezuela, il y a des plantations et des laboratoires. C'est un secteur dangereux qui interfère de façon très importante avec la question mineure de la pêche. »

(Entretien avec le représentant de l'UE à Port of Spain le 28/04/2003)

Formellement déconseillée par plusieurs interlocuteurs à Port of Spain, la traversée des Bouches du Serpent n'a pas pu être effectuée malgré nos contacts dans le monde de la pêche à Cedros, au plus près du continent sud-américain. Sans vouloir extrapoler sur la situation actuelle du Venezuela, on peut dire que l'instabilité chronique du pays favorise cette délinquance et l'insécurité qui en découle dans des régions qui plus est peu accessible et très peu peuplée. Sucre, Delta Amacuro et Monagas, les trois États du Venezuela riverains des eaux qui séparent le pays de Trinidad, présentent ce que l'on pourrait considérer comme un fort indice d'isolement si l'on prend comme critère le pourcentage de personnes nées hors du Venezuela rapporté à la population totale. Parmi les 24 entités territoriales du pays, ils se situent, selon le dernier recensement de la population (2001), respectivement aux 1^{er}, 2^{ème} et 5^{ème} rangs avec des valeurs inférieures à 1 % pour les deux premiers. Même si ces chiffres sont à manipuler avec précaution, ils indiquent tout de même un brassage moindre ici, à proximité de Trinidad, que partout ailleurs dans le pays. La quasi-totalité de la population de l'État de Delta Amacuro qui ne comptait en 2001 que 97 987 habitants pour une superficie de 40 200 km² vit d'ailleurs loin de la côte. Seuls quelques milliers d'habitants, Indiens Waraos pour la plupart, vivent disséminés sur les quelques centaines de kilomètres de côtes du delta de l'Orénoque.

Nous venons d'établir un constat de tonalité mineure des échanges de différente nature qui concernent les populations insulaires et continentales voisines. Cependant il convient de rechercher comment s'organise la réaction à ce qu'il convient de considérer comme un hiatus spatial que certains acteurs cherchent à combattre.

CHAPITRE III

LA PROXIMITÉ MALGRÉ TOUT

Nous avons eu l'occasion de constater à de nombreuses reprises à quel point la nature des relations de voisinage était déterminée par la frontière. Celle-ci crée des distorsions en générant des flux spécifiques de marchandises et des habitudes de fréquentation relativement moins intenses que lorsque s'applique la continuité territoriale dans un cadre national. Mais si on peut estimer que les différentiels induits par la frontière jouent dans une certaine mesure un déficit de relations de voisinage, il n'en demeure pas moins que des populations vivent à proximité les unes des autres, et qu'elles peuvent garder plus ou moins enfoui le souvenir collectif d'une appartenance commune. Cette tendance, qu'il ne faudrait toutefois pas surestimer dans la mesure où elle s'appuie sur une vision très inégalement partagée par les différentes composantes des sociétés concernées, émerge selon nous en complément d'un phénomène que chacun s'accorde à considérer majeur de l'histoire du monde des dernières décennies, à savoir la mondialisation. Celle-ci, parfois tellement prégnante pour certains qu'ils en oublient que les longs voyages et les échanges commerciaux avec de lointaines contrées sont loin d'être une exclusivité de notre époque, s'accompagne, dans un rapport que nous estimons compensatoire, d'un retour aux références identitaires localisées. Mais le rappel de liens anciens et la conscience d'être voisins nonobstant les limites territoriales ne sont pas en soi forcément porteurs d'effets d'entraînement suffisants. Il ne peut y avoir intensification et massification de relations de voisinage distendues par la tournure centrifuge prise par les îles, que si les références culturelles sont relayées par des projets économiques communs. Cette considération est à rapprocher de l'emploi de l'expression « dialectique proximités/altérités » dont nous avons préalablement défini les différents termes (*cf.* p. 86 et suiv.), et qui renvoie aux rapports croisés des différentes composantes de ces deux pôles antithétiques. C'est précisément ce que nous allons maintenant explorer à travers nos trois exemples.

1. Jersey, la Normandie et le mythe anglo-normand

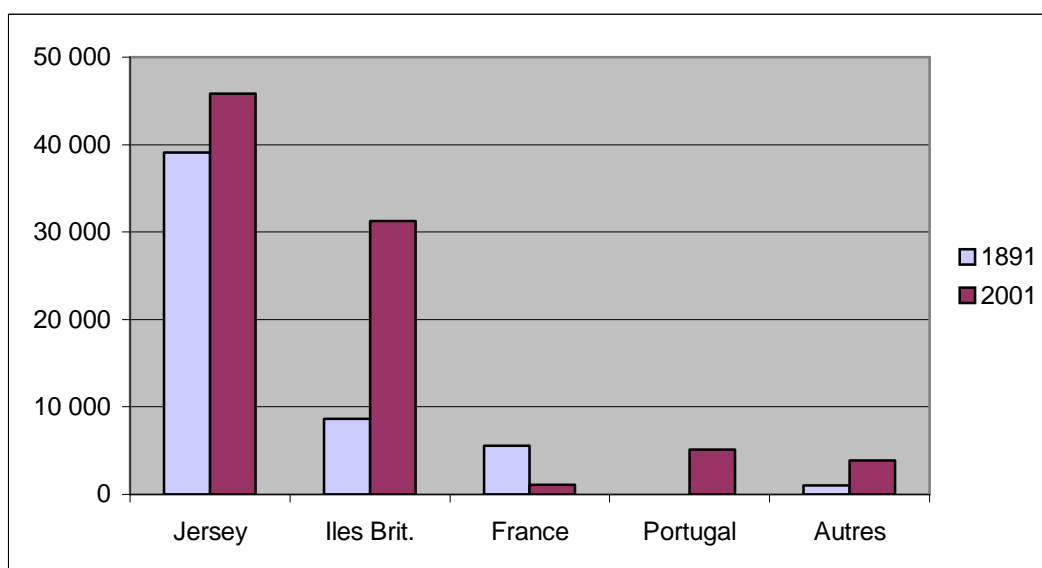
La référence au lien symbolique entre les deux composantes de l'ancien duché de Normandie ponctue les déclarations officielles. La réaffirmation d'un attachement mutuel constitue un préambule obligé dans les discours qui ouvrent les rencontres réunissant régulièrement bailli de Jersey et président du Conseil général de la Manche. L'existence d'une part d'une Maison de la Normandie et de la Manche située à Saint-Hélier et d'autre part d'une Maison de Jersey installée à Caen procède d'ailleurs de cette volonté commune de concrétiser ces bonnes intentions en agissant pour le développement des échanges. Mais au-delà de ce

discours consensuel sur la pérennité jugée nécessaire des liens entre Normands et Anglo-Normands, il convient d'en identifier les dynamiques et de voir dans quels domaines elles s'exercent.

1.a. La dilution de l'identité anglo-normande à Jersey

Les plaquettes à vocation touristique vantent à l'envi la dualité des îles Anglo-Normandes, souvent dépeintes comme étant « ni tout à fait anglaises, ni tout à fait normandes ». Nous serions tenté de rajouter « ni plus tout à fait anglo-normandes » dans la mesure où le premier élément de la dualité éponyme est très nettement dominant, alors que le second a selon nous tendance à se diluer. Normandes, elles le sont incontestablement par leur localisation, ce qui n'apparaît d'ailleurs pas dans leur appellation en langue anglaise de *Channel Islands*. Mais la dénomination d'îles Anglo-Normandes s'apparente également à des systèmes juridique et politique particuliers, ainsi qu'à l'emploi dans chacune des îles de déclinaisons insulaire du parler normand, le Jèrriais à Jersey et le Guernesiais à Guernesey. Or, ces particularités, bien réelles mais dont il faut bien dire qu'elles ne sautent pas forcément aux yeux du visiteur qui voit des paysages urbains et des aménagements fort peu différents de ceux qu'ils pourraient rencontrer en Angleterre, sont en régression. L'anglicisation est un phénomène qui puise ses racines dans la profondeur historique avec la présence, rendue nécessaire pour des raisons militaires, d'importantes garnisons issues de Grande-Bretagne. Tout au long du XIX^e siècle et d'une partie du siècle suivant, elle peut s'apparenter à un épiphénomène qui ne remet pas totalement en cause la prééminence du substrat d'origine normande de la société. Mais la mutation majeure de l'économie insulaire, à savoir la montée en puissance du secteur de la finance une quinzaine d'années après la fin de la Seconde Guerre mondiale, accélère brutalement cette lente évolution. La hausse importante des emplois offerts sur l'île dans ce domaine a depuis incontestablement profité à des ressortissants britanniques dans la mesure où, contrairement à la filière agricole qui privilégiait majoritairement le recours à une main d'œuvre issue du continent, le développement des finances est très lié aux synergies entre la place *offshore* et la sphère anglaise.

Figure 21 : Lieu de naissance de la population jersiaise (1891 et 2001)



Source : *Jersey Census 2001*

En 1891, la part de la population originaire de France recensée à Jersey se situe dans le même ordre de grandeur que celle venue des îles Britanniques, très loin derrière les habitants natifs de l'île. Au début du XXI^e siècle, on constate non seulement que le nombre de personnes originaires de la Grande-Bretagne est passé de 9 000 à 32 000, mais qu'en même temps les Français de naissance sont tombés de 6 000 à 1 500. Ils sont d'ailleurs largement devancés par les Portugais, pour la plupart originaires de l'île de Madère, venus se substituer aux Français à partir des années soixante pour occuper les emplois les moins bien rétribués, fournis par des employeurs bénéficiant d'un droit du travail peu contraignant, dans l'agriculture et la restauration essentiellement. Formant une minorité qui a fait souche à Jersey, les Portugais ont entamé une ascension sociale qui permet de les considérer désormais comme une communauté démographiquement et économiquement dynamique. A leur tour, ils ont eu tendance à désertir des emplois qui, dans un mécanisme en cascade déterminé par l'accès décalé des pays européens à des standards de vie élevés, sont désormais de plus en plus occupés par des ressortissants de l'Europe de l'Est, essentiellement des Polonais en ce qui concerne Jersey.

Le modèle culturel anglo-normand, dont les principaux éléments étaient notamment la prédominance de l'agriculture dans l'économie, un personnel politique attaché aux formes originelles de gouvernement ou encore la pratique répandue du Jërriais, apparaît désormais

comme dépassé. Le paysan est ici une catégorie socio professionnelle en voie de disparition. Ainsi, la paroisse de Grouville a perdu 27 de ses 30 exploitants en trois décennies. Il ne resterait plus à Jersey que quelques agriculteurs de moins de 35 ans. Les attaques contre le droit pour les connétables, archétype du personnel politique anglo-normand, de siéger aux États ou la nomination à des postes clés de l'administration de hauts fonctionnaires venus de Grande-Bretagne, sont autant de signes d'une perte d'influence de la composante anglo-normande de la population. Les nouvelles institutions se démarquent aussi d'éléments fondamentaux de la tradition politique locale comme le rôle du bailli ou l'organisation des élus en comités. Il s'agit bien de la substitution, répondant à un souci d'efficacité et à une volonté de faire vivre une démocratie normée, d'un modèle jugé obsolète par un autre, aligné sur les pratiques anglo-saxonnes. Même s'il n'y a pas *a priori* de rapports entre l'organisation politique du bailliage et ses relations avec le continent, les facteurs déterminants de telles évolutions, hégémonie du secteur des finances et anglicisation, concourent à considérer *de facto* les relations avec le continent comme de plus en plus négligeables. Cependant les conséquences négatives des orientations prises à Jersey pourraient leur redonner de la vigueur.

1.b. Dérive planétaire et retour identitaire

Les options économiques ont donc conduit la communauté insulaire à se soumettre à des forces centrifuges en comparaison desquelles les relations avec le continent pèsent peu. Sur l'île, cette évolution pose des problèmes. L'hégémonie du secteur des finances induit des effets dommageables. La hausse de la population crée des inquiétudes quant aux différentes pressions, foncières, environnementales notamment, qu'elle fait peser sur un territoire par nature limité. La cherté de la terre et du logement atteint à Jersey – comme à Guernesey d'ailleurs - des niveaux alarmants, obligeant les autorités à imaginer des dispositifs compensatoires pour permettre à des personnes exerçant des professions intermédiaires, par exemple dans les domaines de la santé ou de l'éducation, de pouvoir se loger sans que leur salaire ne soit amputé dans de trop fortes proportions. Des voix s'élèvent parfois pour dénoncer une telle dérive. En privé, des conversations avec des représentants des institutions traditionnelles de l'île, laissent transparaître une nette désapprobation sur une évolution qui ferait la part belle aux gens venus d'Angleterre, pas du tout concernés par la culture anglo-normande. Tel connétable déplore la dérive actuelle en matière d'intégration d'une nouvelle population anglicisée, riche et peu impliquée dans la vie des paroisses, et estime qu'« on a des gens qui ont fait beaucoup d'argent dans la finance et qui ne participent pas ».

Dans ce contexte, des actions telles que la mise en valeur revendiquée d'une onomastique en Français très présente sur les panneaux indiquant les lieux-dits, les noms de rue de la capitale, les chemins de la campagne ou les lieux d'arrivée et de départ des visiteurs, peuvent être considérées comme symboliquement compensatoires. Dérive planétaire et rappel identitaire, même si ce dernier peut sembler largement factice, apparaissent ainsi comme deux caractéristiques antithétiques d'une société insulaire soumise à de profondes évolutions. La pérennité de la pratique du jèrriais constitue une pièce symbolique capitale de ce dispositif, même si on peut la considérer comme marginale si l'on se réfère à son faible nombre de pratiquants, 2 674 exactement au recensement de 2001, soit 3,06 % de la population totale. Dans la citation suivante, extraite d'une présentation de la langue jersiaise sur le site Internet de la *Société Jersiaise*⁵⁹, on peut avoir une idée de sa proximité avec les dialectes normands, de quelques unes de ses spécificités graphiques, ainsi que de sa diffusion dans les médias locaux.

« Tch'est qu'est l'Jèrriais? Ch'est la vielle langue d'Jèrri. L'Jèrriais est d'la même fanmil'ye qué l'Français, (...). Achteu, j'quémenchons à ensîngni not' langue dans nos écoles, et vous étout, ou pouvez découvri tchiquechose entouor lé Jèrriais dans chu fieillet.

Nou peut ouï l'Jèrriais pâlé pustôt à la campagne ou bein tchiquefais en Ville dans l'marchi. I' y'a lé programme *Eune Lettre Jèrriaise* sus l'radio - BBC Radio Jèrri 88.8FM/1026AM - d'vièrs eune heuthe chîn lé Sanm'di l'arlévée. Nou peut liéthe eune articl'ye en Jèrriais dans la gâzette du sé touos les huit jours⁶⁰. »

Le jèrriais représente bien l'un des derniers piliers, fragile malgré la passion qui anime les personnes qui militent pour sa pérennité, de la culture normande à Jersey, ainsi qu'un lien culturel résiduel bien tenu avec les proches voisins continentaux. A cet égard, le Congrès des Parlers Normands et Jèrriais, fondé en 1996, est une institution qui, d'une part coordonne les actions des différentes associations s'attachant à faire vivre la langue, et d'autre part à

⁵⁹ www.societe-jersiaise.org.

⁶⁰ Qu'est-ce que c'est que le Jèrriais ? C'est la vieille langue de Jersey. Le Jèrriais est de la même famille que le Français. On a lancé l'enseignement du Jèrriais dans les écoles, et vous aussi, vous découvrirez quelques renseignements au sujet de notre langue dans ce dépliant.

Afin d'entendre parler le Jèrriais il faut aller à la campagne, mais on aurait peut-être la chance de l'entendre au marché de Saint-Hélier. À la radio, il y a une émission *Eune Lettre Jèrriaise* le samedi après-midi vers 1h05. Un article en Jèrriais paraît dans le journal *Jersey Evening Post* en principe toutes les semaines.

entretenir les relations avec les personnes et associations ayant le même type de préoccupations à Guernesey et en « Normandie continentale ». Son action n’a pas enrayé un lent et inévitable déclin qui apparaît dans le fait que deux tiers de ces pratiquants sont âgés de plus de 60 ans et que leur nombre a diminué de moitié entre 1989 et 2001.

Tableau 25 : Les langues parlées à Jersey

Langues	Langue maternelle	Langue secondaire
Anglais	82 349	3 443
Portugais	4 002	3 303
Français	338	14 776
Jèrriais	113	2 761
Autres langues	384	4 496

Jersey Census 2001

L’usage du jèrriais est à distinguer de celui du français. Longtemps, le premier a été la langue parlée alors que le second était la langue officielle écrite de l’île. La note de présentation du *Dictionnaire franco-jersiais* (Le Maistre F., 1966) le précise en ces termes :

« Pendant plusieurs siècles, le français a été la langue écrite officielle de l’île de Jersey, mais la langue qu'on parlait communément était l'idiome local, apparenté, tout en s'en distinguant nettement, aux parlers qu'on entend encore en Normandie et dans les autres îles de la Manche. Pour des raisons diverses, l'emploi de l'anglais s'étendit rapidement au dix-neuvième siècle: vers 1900, c'était la langue dominante à St Hélier, capitale et port de l'île. Dans les autres paroisses, où la population était très unie et de tradition agricole, l'idiome local tint bon jusqu'à la décade de 1920 à 1930. »

Tout au long du XXe siècle, la baisse de la pratique du jèrriais et du français – tant écrit que parlé - apparaît inéluctable. Ce déclin est accéléré par différentes dispositions

juridiques. Celles-ci renforcent progressivement l'apprentissage de l'anglais dans les établissements scolaires, lieux stratégiques où s'exercent les coercitions à l'égard des langues régionales, selon un modèle alors largement répandu. La loi de 1912 sur l'enseignement – en anglais – obligatoire enregistre l'évolution linguistique de l'île. Ce processus est définitivement validé par la fin de la fonction du français en tant que langue officielle de Jersey en 1960. Le tableau 25 pourrait laisser croire que celui-ci est encore relativement utilisé sur l'île, en fonction du nombre relativement important des personnes ayant déclaré l'utiliser en qualité de seconde langue. Cependant, même s'il n'y a pas lieu *a priori* de douter de la fiabilité des résultats de cet élément du recensement, on peut convenir que la lisibilité apportée par le tableau est forcément meilleure en ce qui concerne la première colonne chiffrée, difficilement contestable, qu'en ce qui concerne la seconde, plus floue quant au degré de maîtrise de la langue évoquée.



Photographie 1 : La langue française inscrite dans la pierre à St. Brelade, au sud-ouest de l'île. On peut également noter que les bureaux des institutions paroissiales sont toujours annoncés en français. (C. Fleury, le 30 mai 2002)

Quoi qu'il en soit, l'aspect linguistique constitue un marqueur d'une tendance lourde que l'on dit vouloir inverser de part et d'autre du Passage de la Déroute.

1.c. Des volontés partagées, mais des actions déséquilibrées

Nous abordons là un sujet où il faut, comme dans bien d'autres circonstances, faire la distinction entre les intentions affichées à travers le discours et les intentions réelles plus ou moins cachées. Le caractère inévitablement interprétatif d'une telle démarche doit à cet égard toujours inciter à la plus grande prudence. Signalons en outre que ce paragraphe traite uniquement des relations entre la Basse-Normandie et l'île de Jersey. On pourrait s'étonner de la quasi-absence de la Bretagne dans cette évocation des relations entre voisins alors que la liaison avec Saint-Malo constitue le lien hégémonique de l'île avec le continent. On a pu en effet constater qu'en ce qui concerne les relations entre Jersey et les deux rives du golfe Normand-Breton, le lien économique est inversement proportionnel au lien symbolique. Ce phénomène n'apparaît paradoxal que si on ignore le déséquilibre portuaire plusieurs fois millénaire relevé par ailleurs (*cf.* p. 121-122).

On peut estimer que, au-delà des intentions, il existe une différence notable de motivation entre les deux partenaires. Ainsi le Conseil général de la Manche a mené une politique particulièrement volontariste en s'impliquant avec force dans la mise en place en 2003 de liaisons maritimes rapides et fréquentes tout au long de l'année entre le Cotentin et les îles Anglo-Normandes, service qui s'était détérioré lorsqu'il était assuré par des opérateurs de Saint-Malo. Dans cette affaire où les investissements sont élevés, la participation des milieux économiques et politiques des deux bailliages ne va pas au-delà des encouragements et des vœux de réussite. Il y a un risque pour que ces liaisons absolument indispensables, équipements préalables à toute autre action visant à développer les échanges, ne servent très essentiellement qu'au transport de touristes à la journée. Ce type d'activité, qui offre bien un plus incontestable en terme d'offre touristique pour le Cotentin, ne constitue cependant pas forcément un indice de rapprochement entre voisins. Celui-ci ne pourrait être vraiment significatif que s'il était alimenté par une articulation entre les échanges culturels et la coopération économique, permettant d'aller au-delà des invitations mutuelles aux fêtes paroissiales et communales, ou de l'organisation annuelle d'une rencontre du type Intervilles, manifestations qui constituent le plus gros des échanges réalisés dans le cadre des jumelages.

Les jumelages entre paroisses et communes représentent un vecteur logique de développement des relations entre voisins. Un examen de la situation offrait en 1998 une vision peu dynamique et une appétence toute relative des différents partenaires, notamment anglo-normands. Rappelons ce que nous écrivions à ce propos cette année-là⁶¹ :

« L'impression que l'on ressent à l'examen des modalités de fonctionnement de ces couples est mitigée. Chaque association développe sa propre approche en fonction de la qualité relationnelle qui s'instaure entre les individus, mais la tonalité générale qui domine est tout de même le déséquilibre de motivation. Les jumelages⁶² offrent une large palette de relations, du jumelage moribond à celui développant des relations étoffées en passant par les associations « qui fonctionnent correctement mais qui pourraient fonctionner mieux », celles-ci étant en définitive les plus nombreuses. »

Depuis, la situation a évolué. En 1999, Coutances s'est jumelée avec Saint-Ouen. Le maire de la commune normande avait, à l'occasion de la ratification, qualifié de paradoxal le fait que la paroisse jersiaise ne soit que le quatrième partenaire de sa cité, plusieurs décennies après l'instauration d'échanges avec des villes anglaise, allemande et canadienne⁶³. Plus récemment, l'amélioration des liaisons maritimes entre le Cotentin et les îles a fortement contribué à un brusque saut quantitatif, puisque pas moins de quatre nouvelles associations⁶⁴ ont vu le jour en 2005. Onze paroisses jersiaises sur douze sont désormais associées à une commune bas-normande. Cependant le fonctionnement des nouvelles liaisons maritimes ne semble pas donner particulièrement satisfaction aux responsables des jumelages. Les commentaires parfois sévères portent notamment d'une part sur l'inadéquation des navires acquis par le département à naviguer lorsque le vent souffle à des vitesses somme toute moyennes, et d'autre part sur l'organisation des traversées en matière d'horaires⁶⁵. Si on peut noter un nouvel élan avec les quatre jumelages finalisés en 2005, il n'en demeure pas moins qu'un examen attentif du fonctionnement de ceux qui existent depuis plusieurs années ne peut qu'en relativiser la portée. Le jugement des responsables bas-normands est également

⁶¹ Mémoire de DEA accessible sur le site <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr>.

⁶² En 1996, seulement six paroisses jersiaises sur douze étaient associées à une commune bas-normande.

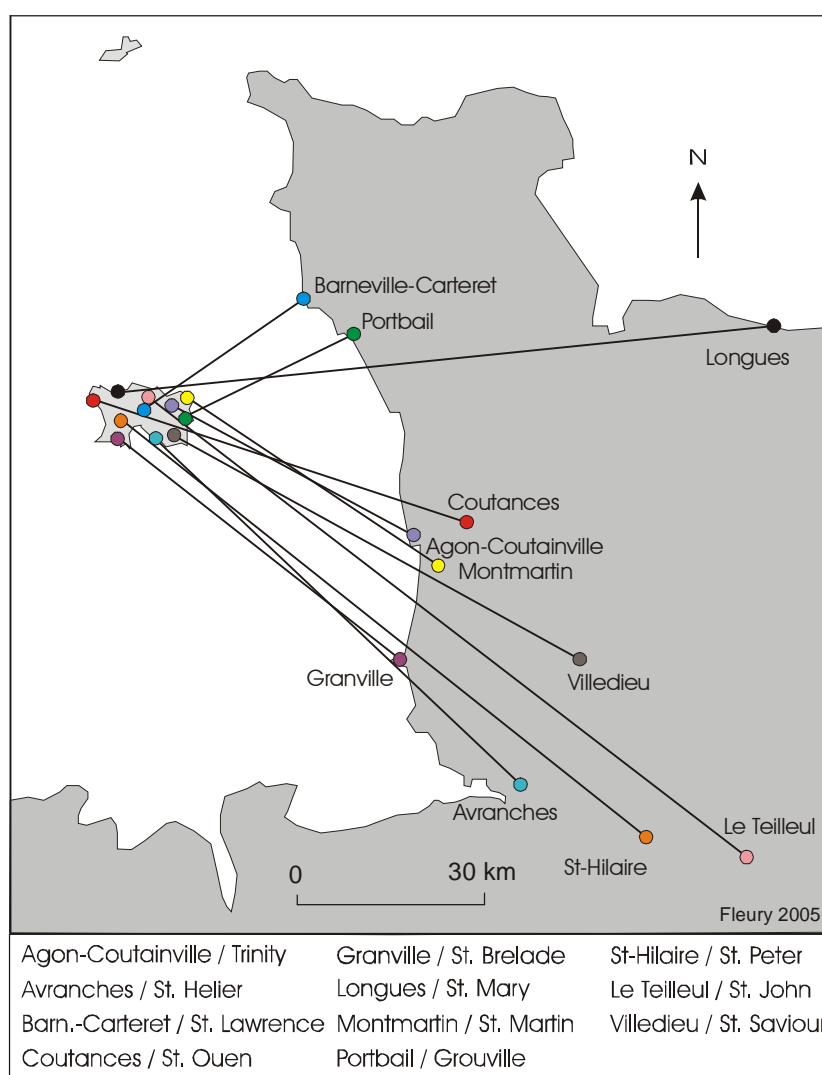
⁶³ *Ouest-France* du 1^{er} novembre 1999.

⁶⁴ Il s'agit des associations Trinity/Agon-Coutainville, St Lawrence/Carteret, St. Brelade/Granville et St. Peter/Saint-Hilaire du Harcouët.

⁶⁵ Ces considérations apparaissent dans une enquête effectuée en mai 2005 auprès des responsables bas-normands des communes jumelées.

empreint d'autres frustrations que celles touchant au fonctionnement des liaisons maritimes ou à l'absence de port permettant de recevoir des *ferries*. Tous se déclarent persuadés que les relations pourraient être plus intenses. L'avis sur la qualité des activités liées au jumelage va de « plutôt satisfaisantes » à « très insuffisantes ». Le nombre de personnes concernées varie énormément. Si le jumelage entre Coutances et Saint-Ouen mobilise environ 120 personnes, que dire de celui entre Avranches et Saint-Hélér auquel n'ont participé en 2004 que dix personnes de la sous-préfecture de la Manche et six personnes de la capitale de l'île ?

Carte 27 : Les jumelages entre communes bas-normandes et paroisses jersiaises (05/2005)



Sources : Comités de jumelage

Le fonctionnement des échanges scolaires, qui devraient représenter la pierre angulaire de relations substantielles, se heurte à la réticence des familles anglo-normandes à envoyer leurs enfants dans des familles françaises. Une circulaire émanant du *Education and Leisure*

Comittee l'exprime en insistant sur le fait que « Host families will not be subject to Jersey Law ». Elle conseille également de prendre les renseignements les plus précis sur les familles d'accueil d'élèves jersiais puisqu'il y est précisé que

« Group leaders making their own arrangements need to be clear about procedures in the relevant country for vetting the sustainability of host families including criminal background checks insofar as these are available. »

Cette recommandation revient à estimer souhaitable la vérification du casier judiciaire des membres de la famille d'accueil. A défaut, l'abstention doit être envisagée :

« If the host school or placing agency does not have appropriate measures in place for carrying out checks to ensure the health, safety and welfare of exchange or home stay pupils, the group leader should seek further insurances and/or reconsider whether the visit should take place. »

Pour cette raison notamment, les jumelages ne servent pratiquement jamais de support à des échanges d'élèves dans les familles. Ceci dénote un intérêt très relatif de la part des communautés éducatives insulaires pour des relations que l'on pourrait estimer devoir être fructueuses, d'un point de vue linguistique notamment, pour leurs enfants. On pourrait à l'envi appliquer ces considérations aux différents domaines associatifs dans les champs culturel ou sportif. Les volontés existent, surtout du côté continental, d'intensifier les relations, avec plus ou moins d'arrière-pensées commerciales. Or, et chacun le déplore tout en continuant à l'appeler de ses vœux du côté bas-normand, il n'y a pas au début du XXI^e siècle de relations économiques consistantes entre les régions continentales les plus proches et l'île de Jersey, hormis la fourniture d'électricité, transaction en la matière peu significative.

Les tentatives de coopérations économiques

Au cours des dernières décennies du XX^e siècle, on pouvait parfois lire dans les journaux du continent des articles faisant état de projets plus ou moins avancés censés faire monter de façon spectaculaire un niveau de coopération régionale jusqu'alors à l'étiage. Parmi eux, on relevait en première ligne l'idée que la valeur du terrain devenant de plus en plus élevée dans les îles Anglo-Normandes, celles-ci pourraient être amenées à délocaliser un certain nombre de leurs activités. On citait bien sûr en tout premier lieu le secteur financier. Ce fantasme, qui a fait long feu, avait de quoi faire sourire sur les îles tant les obstacles

auraient été insurmontables, au cas improbable où l'on ait eu la moindre envie d'envisager la question. Depuis, des dossiers beaucoup plus raisonnables mais qui ne se heurtent pas moins à de sérieuses difficultés de montage, sont soumis à la réalité d'un contexte frontalier finalement extrêmement prégnant.

A Jersey, le fait que le coût de la vie préoccupe de plus en plus les responsables politiques et économiques pourrait cependant être susceptible de faire évoluer une situation longtemps bloquée en terme de possibilité pour des sociétés étrangères de venir y travailler. En 2002, les appels d'offre concernant la réalisation de chantiers de différente nature, maisons, appartements, écoles, parkings ont pour la première fois été ouverts à des entreprises françaises dans le bâtiment. Les avantages de cette ouverture pour les investisseurs locaux tiennent d'une part aux effets bénéfiques de la concurrence sur les coûts et d'autre part à certaines dispositions commerciales beaucoup plus favorables en France en terme de garantie et de formation des ouvriers. Le système de certification des entreprises, inconnu au Royaume-Uni, intéresse également les autorités de l'île puisque les États de Jersey ont commandé en 2003 un rapport sur les normes françaises dans le bâtiment notamment en ce qui concerne les contrôles. Dans ce domaine, Jersey commence donc à regarder dans une autre direction que vers un système anglais jugé coûteux et lacunaire en terme de garantie. La France toute proche offre en la matière une alternative que la nécessité économique contraint à reconsidérer.

La santé est un domaine où la coopération pourrait – ou aurait pu - déboucher sur des habitudes de fréquentation pérennes. L'équilibre à trouver dans ce domaine tenant à la masse critique est délicat, dans un contexte marqué par l'insularité, même si celle-ci est relativisée par la qualité des liaisons maritimes et aériennes, par le haut niveau de revenus d'une importante partie de la population, et par une familiarité logique avec le système de soins britannique. Il n'est donc pas étonnant qu'on cherche à externaliser un certain nombre de prestations médicales et qu'en l'occurrence on aimerait se tourner un peu moins vers le Royaume-Uni et davantage vers la France qui semble donner de meilleures garanties, en terme de coûts et de délais notamment. Un certain nombre de patients prennent à titre individuel l'initiative de se faire soigner sur le proche continent dans des secteurs particuliers tels que l'orthopédie et la chirurgie de la main. Des pourparlers avec des cliniques bas-normandes sont parfois évoqués. Certaines de celles-ci se sont en effet déclarées très intéressées par l'accueil de patients jersiais dans le cadre d'un conventionnement. Cependant, ce dossier, prometteur et peu médiatisé, se heurte du côté jersiais à des difficultés qui n'apparaissent pas en voie rapide de résolution.

D'autres pistes ont été amorcées en raison d'une volonté jersiaise d'ouvrir aux expertises françaises une palette de choix jusqu'alors circonscrite à des intervenants britanniques. D'une manière générale, on est à Jersey demandeur d'informations sur la façon dont fonctionne une commune française, par exemple quant à la gestion des réseaux d'eau et d'assainissement. Ces questions offrent un intéressant exemple puisque il montre que l'articulation entre les échanges culturels et la coopération économique est possible. Ainsi, la commune de Longues sur Mer, jumelée avec St. Mary, a répondu à une demande d'informations venant de Jersey sur différents points tenant à la gestion communale tels que la voirie, les arbres, la pollution des ruisseaux ou le repérage des personnes en difficulté. Mais c'est un projet de liaison fret avec Cherbourg, port situé en dehors du golfe Normand-Breton mais doté d'installations excellentes, qui est en effet le plus porteur d'espoir en ce début du XXI^e siècle où le piétinement des dossiers, malgré le volontarisme bas-normand et les bonnes intentions affichées à Jersey, constitue la règle. Intéressant à plus d'un titre, il révèle plusieurs éléments de la problématique jersiaise.

Une liaison intégrée entre Jersey et le Nord-Cotentin ?

Le secteur des finances, pour aussi performant qu'il soit, n'en est pas moins sujet à des interrogations sur sa pérennité. Sa volatilité, phénomène encore marginal, pourrait, à l'instar des restructurations observées dans le secteur primaire de l'économie, affecter le tissu économique de places qui en seraient trop dépendantes. Les petites îles peuvent être considérées comme particulièrement exposées à ce type de danger. D'autres endroits, comme par exemple l'île de Man, meilleur marché quant à la location de bureaux, représentent une menace que l'on essaie de conjurer en privilégiant les synergies plutôt qu'une concurrence abrupte. Dans ce contexte incertain, l'anticipation par la recherche d'activités, sinon de substitution du moins de complément, constitue une obligation stratégique. Mises à part quelques niches dans les secteurs traditionnels de l'économie, agriculture et tourisme, elle ne peut se rapporter qu'à des activités innovantes. Les relations avec le continent pourraient dans ce contexte retrouver une certaine vigueur. On l'a vu, Jersey a largement anticipé le développement du e-commerce (cf. p. 250). Des compagnies, parmi lesquelles les géants *Amazon*, et *Tesco*, utilisent Jersey comme plate-forme de redistribution. L'avantage pour elles tient au fait que, pour des objets d'une valeur inférieure à dix-huit Livres Sterling, les produits entrant dans l'Union européenne et destinés à des personnes privées sont exemptés de TVA. Cette disposition est particulièrement adaptée à la commercialisation d'objets tels que les DVD, les CD et les livres. Jersey bénéficie en l'occurrence de son excellente situation, à la

fois en dehors et au cœur de l'Union. De fait, ces compagnies approvisionnent le marché du Royaume-Uni après que leurs produits aient effectué un passage par l'île anglo-normande. Or ce montage pourrait également s'appliquer à la France et plus généralement au continent, en évitant le passage obligatoire par l'Angleterre, ainsi que l'ont imaginé des investisseurs jersiais. Mieux, le coût du fret entre Jersey et le Royaume-Uni est tellement élevé qu'un parcours Jersey/Cherbourg/Grande-Bretagne pourrait s'avérer moins cher. Ce projet, qui bénéficie d'une crédibilité avérée par le succès du montage actuel vers le Royaume-Uni, pourrait être fort opportunément lié à la possible intrusion de nouveaux opérateurs dans le milieu très fermé de l'articulation armement maritime/import-export/distribution. L'objectif de ses promoteurs est de s'affranchir du double cadenassage relationnel, d'une part avec la Grande-Bretagne et d'autre part dans une moindre mesure avec Saint-Malo. Cette situation, est, vu le niveau élevé du coût de la vie sur l'île, jugée de plus en plus souvent dommageable.

C'est là que le projet devient particulièrement intéressant en terme d'échanges puisque dans le sens Cherbourg/Saint-Hélier le navire ayant déchargé ses produits dits « culturels » pourrait apporter les marchandises destinées à l'hypermarché que les investisseurs envisagent d'ouvrir sous une enseigne française. Ce genre de montage pourrait tenir de l'économie-fiction tant on touche là à des intérêts où peuvent se mêler les sphères publiques et privées selon des modalités qui échappent pour une large part à une approche transparente. Cependant la nécessité croissante de répondre aux effets négatifs de rentes de situation commerciales, ainsi que le caractère intégré du projet, peuvent permettre de le considérer comme le dossier le plus prometteur depuis longtemps. Le fait que le sujet de l'ouverture à la concurrence du marché de la grande distribution soit de moins en moins tabou accrédite sa validité. Le renforcement des positions tendant au monopole du groupe *CI Traders* dans des conditions sinon suspectes du moins marquées par un *timing* opportun, a ainsi poussé le président du *Economic and Development Comittee* à estimer nécessaire l'arrivée de nouveaux opérateurs afin de contrer la tendance au regroupement :

« He believes there is outside interest from companies such as Tesco – which already has a presence in the Island with its CD and DVD export business – and French giant Carrefour are also known to have been looking at the Channel Islands for expansion if a daily freight service with Normandy can be provided⁶⁶. »

⁶⁶ *Jersey Evening Post* du 12 mai 2005.

La mobilisation contre le risque de monopole créé par l'acquisition de *Safeway* par le groupe *CI Traders* est illustrée par la démarche entreprise par le président du *Education, Sport and Leisure Committee*. Celui-ci propose en effet de légiférer pour permettre la possibilité d'une cession par les États d'un terrain qui serait destiné à accueillir une nouvelle enseigne. Cette proposition est en outre assortie d'une demande d'investigation auprès de la *Jersey Competitions Regularity Authority* sur la transaction à l'origine de ce remue-ménage économique-politique⁶⁷.

Les gros efforts financiers décidés par les instances politiques du département de la Manche dans les deux dossiers structurels majeurs que sont les liaisons maritimes et l'aménagement du port de Granville, apparaissent totalement nécessaires mais pas forcément suffisants. Le développement des relations entre voisins dépend bien très essentiellement de l'évolution de la société jersiaise et de ses rapports de forces internes. Si les questions tenant d'une part aux conséquences négatives de l'hypertrophie d'un secteur économique dominant et d'autre part aux effets qui pourraient résulter d'une baisse significative d'activité dans ce domaine devenaient cruciales, on pourrait constater un renforcement des liens avec les voisins continentaux. En revanche, la pérennité d'un modèle qui fait la part belle au grand large et à l'appartenance au club des places financières actives à l'échelon mondial continuerait probablement de reléguer les relations de voisinage au rang des réunions de famille plus ou moins suivies. Dans les relations entre Jersey et la France - et plus particulièrement les rivages les plus proches de l'île anglo-normande - c'est encore en ce début de XXI^e siècle cette dernière qui représente l'élément dominant, celui qui dispose oui ou non de ce que les éventuels partenaires continentaux proposent.

⁶⁷ *Jersey Evening Post* des 16 et 21 mai 2005.

2. Saint-Pierre-et-Miquelon : un plein exercice de la dialectique proximités/altérités

Malgré le déclin brutal de la pêche qui en faisait un pivot d'un système socio-spatial à large amplitude, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon n'en a pas pour autant rompu avec le lointain. La métropole permet toujours une ouverture sur le monde, directement ou indirectement, à travers par exemple les réseaux liant avec plus ou moins d'intensité et de suivi les DOM et PTOM. Avec le Canada, les relations ne se cantonnent pas au registre de la menace économique, tel que cela transparaît dès que l'on évoque les questions liées à la pêche. Dans sa diversité, le pays voisin offre des possibilités, même si elles sont parfois ténues, de s'intégrer dans de larges ensembles économiques, éducatifs, culturels. Sur l'archipel, la question des relations avec le Canada est un sujet passionnel. Chacun a son avis, construction mentale élaborée en fonction de sa position sociale, de ses liens familiaux, de ses origines, de ses intérêts économiques, commerciaux, financiers. Certains ne croient qu'au développement des relations avec Terre-Neuve, d'autres ne jurent que par le rapprochement avec les communautés francophones du Canada atlantique, d'autres encore rejettent la coopération régionale en agitant le spectre de l'assimilation. Certains enfin estiment que Saint-Pierre-et-Miquelon doit jouer de toute une gamme de particularités, culturelle, économique, institutionnelle, fiscale, douanière. C'est cette diversité dans la palette relationnelle proposée par le Canada que nous allons maintenant évoquer.

2.a. Une armature urbaine canadienne polycéphale pour Saint-Pierre-et-Miquelon

Un simple coup d'œil sur une carte suffit à se persuader que le Canada est totalement incontournable pour l'archipel français. Dans la nomenclature des DOM et des PTOM appartenant à la France, Saint-Pierre-et-Miquelon présente la particularité d'être à la fois le plus proche de la métropole – à peine 4 000 kilomètres – et le territoire dont l'accès est parmi les plus onéreux, du même ordre que pour la Nouvelle-Calédonie ou la Polynésie, cinq fois plus éloignées. En outre, la continuité territoriale ne s'applique pas à Saint-Pierre-et-Miquelon puisque son accès passe obligatoirement par un changement de vol au Canada, pays qui ne reconnaît pas la notion de transit. Pour entrer ou sortir de l'archipel, il est donc obligatoire de fournir un passeport à des fonctionnaires d'un pays étranger, en l'occurrence l'immigration canadienne.

L'examen de l'exercice de la proximité, pratique obligatoire pour une petite communauté de 6 300 personnes collée à un immense pays étranger, laisse apparaître une structure fonctionnelle bien définie entre quatre villes canadiennes qui se complètent pour satisfaire aux principaux besoins de la population. Il s'agit de Montréal, porte d'entrée principale pour les personnes, Halifax, plate-forme logistique pour les marchandises, Saint-Jean de Terre-Neuve en raison de la valeur relative du rapport distance/coût, et Moncton pour la proximité culturelle.

Montréal, principal foyer francophone du Canada, pourrait probablement constituer une destination finale plus fréquentée si cette possibilité n'était pas obérée par le coût important d'un billet aller/retour, soit 635 Euros au début 2005. Mais, par l'intermédiaire de son aéroport, c'est avant tout un passage obligé pour la quasi-totalité des passagers – résidents ou non – partant de Saint-Pierre-et-Miquelon pour se rendre en métropole puisque les autres destinations offertes au départ de Saint-Pierre ne permettent pas une correspondance pour Paris⁶⁸. En ce qui concerne les marchandises, mise à part une production agricole locale marginale et le produit d'une petite pêche saisonnière, tout ce qui est consommé sur l'archipel passe également par le Canada. Même si Saint-Pierre-et-Miquelon est correctement pourvu en infrastructures liées au transport, il n'est pas envisageable pour des raisons évidentes de masse critique de s'affranchir d'un point de regroupement sur le territoire canadien des marchandises et matériaux divers destinés à l'archipel. La quasi-totalité de ce qui y est consommé passe, on l'a vu, par Halifax (*cf.* p. 309). Saint-Jean, capitale de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, représente l'échappée la plus utilisée par les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce choix est d'abord celui de la relative proximité spatiale et donc du plus faible coût. Or l'avion constitue la seule possibilité de sortir de l'archipel, hormis en été, lorsque fonctionne le traversier vers Fortune, petit port situé à 350 kilomètres de Saint-Jean. La capitale de la province canadienne, qui comptait 99 000 habitants en 2001, joue un rôle de poumon urbain, de nature à assouvir le besoin de consommation d'une population pouvant y bénéficier d'un niveau de prix généralement estimé à deux fois moins élevé que chez elle. Mais cette ville joue également un rôle fonctionnel particulièrement important pour les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon dans le domaine de la santé. Cette question est en effet cruciale puisque l'état de l'hôpital de Saint-Pierre, son niveau d'équipement et la palette des spécialités médicales qui y sont pratiquées, ne peuvent garantir une sécurité sanitaire

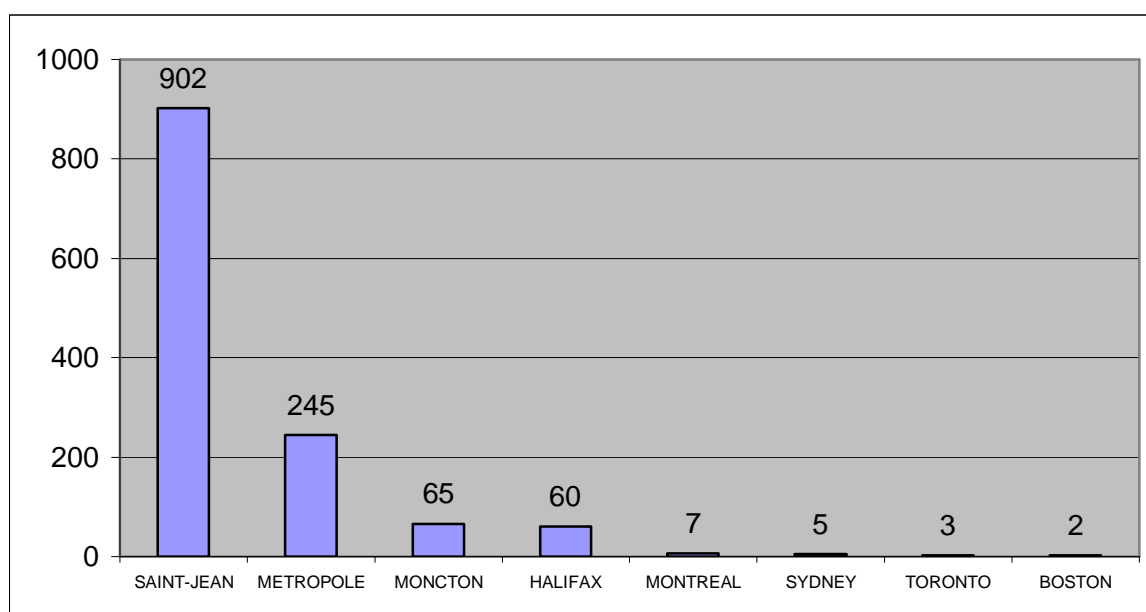
⁶⁸ Il existe cependant des possibilités de passer en été par Moncton.

satisfaisante à la population, si l'on en croit les propos du directeur de la Caisse de Prévoyance Sociale (CPS), organisme public gestionnaire des assurés sociaux :

« Il n'y a pas de scanner à Saint-Pierre-et-Miquelon, l'hôpital est vétuste, le matériel est usagé. Il y a un projet d'hôpital mais il faut bien faire avec ce que l'on a et ceci pour de nombreuses années encore. Il faut de cinq à sept ans pour construire un hôpital. L'hôpital va acquérir un scanner et on va y faire des travaux. L'hôpital de Saint-Pierre est le premier poste de dépenses de la CPS avec environ 70 millions de Francs par an. La subvention d'équilibre représente environ 50 millions de Francs. Les recettes en cotisation s'élèvent à 100 millions de Francs. A Saint-Pierre-et-Miquelon, on dépense beaucoup pour la santé mais on n'est pas bien soigné⁶⁹ ».

Pour nombre d'interventions ou même de simples consultations, il s'avère souvent nécessaire d'externaliser les soins. La CPS a donc signé des conventions avec des établissements canadiens. C'est l'hôpital de Saint-Jean de Terre-Neuve qui reçoit le plus gros contingent de patients de l'archipel.

Figure 22 : Nombre de patients de St-Pierre-et-Miquelon par destination sanitaire (2000)



Source : CPS de Saint-Pierre-et-Miquelon

⁶⁹ Entretien avec M. Guy Cormier le 5 février 2002

Les retombées pour l'économie terre-neuvienne ne sont d'ailleurs pas négligeables. Selon les responsables de la CPS, environ deux millions d'Euros sont bon an mal an versés à l'hôpital de Saint-Jean. Une somme *grosso modo* équivalente est injectée dans l'économie de la province grâce aux dépenses annexes effectuées par les patients de Saint-Pierre-et-Miquelon et leur famille dans le cadre de leurs déplacements sanitaires⁷⁰.

Saint-Pierre-et-Miquelon a, au cours des dernières décennies, renforcé les liens avec Moncton, métropole acadienne et pôle économique de la seule province officiellement bilingue du Canada. Depuis 2004, l'archipel y dispose d'une représentation permanente dans des locaux destiné à devenir « une ruche pour nos communautés respectives⁷¹ », selon les propos du Consul général de France pour le Canada atlantique, également installé à Moncton. Contrairement aux relations avec Terre-Neuve, province anglophone, qui s'établissent selon des critères économiques liés à la proximité spatiale, les relations avec les communautés francophones du Canada atlantique sont plutôt du registre de la proximité linguistique ainsi que d'une référence pour la composante acadienne de l'archipel à une histoire commune. Au phénomène de globalisation que l'on évoque abondamment répond un retour en force des références identitaires. A Saint-Pierre-et-Miquelon, ce phénomène s'applique particulièrement à la réactivation des liens du passé entre les différentes ramifications d'un peuple acadien naguère soumis à la dispersion. L'archipel a servi de point d'ancrage à un nombre important d'Acadiens expulsés du Canada et pris dans ces grands mouvements transatlantiques de la seconde moitié du XVIII^e siècle et du début du siècle suivant (*cf.* p. 140 et suiv.). Leurs descendants sont sensibles à la construction des liens que la Société Nationale Acadienne, dont le siège est à Moncton, impulse à travers ses relations avec les organisations satellites dont l'une se nomme Saint-Pierre-et-Miquelon/Acadie. La pratique des commémorations représente un élément important de la stratégie de rapprochement. Dans l'esprit de leurs promoteurs, elles doivent servir de leviers à des coopérations éducatives, culturelles et, *in fine*, économiques. Ainsi en a-t-il été du 400^{ème} anniversaire de l'établissement des premiers colons français en Acadie en 1604 et du 100^{ème} anniversaire de l'abandon du *French Shore* en 1904, alors qu'en 2005, des cérémonies ont rassemblé le peuple acadien pour commémorer le 350^{ème} anniversaire de l'épisode emblématique du Grand Dérangement. La commémoration doit contribuer, au-delà du classique « devoir de mémoire », à la réactivation de liens qui sont d'éventuels vecteurs de projets. Une forme de tourisme généalogique tente dans ce même

⁷⁰ Des accompagnateurs sont prévus dans les cas suivants : patients âgés de plus de 70 ans, de moins de 18 ans et en cas d'intervention chirurgicale.

⁷¹ *Écho des Caps Hebdo*, n°967 du 30 avril au 6 mai 2004.

esprit de se mettre en place. Ainsi, « La fête aux Cormier » qui s'est déroulée au cours de l'été 2002 à Saint-Pierre a rassemblé les descendants d'une des souches acadiennes les plus prolifiques (Detcheverry J.-P., 2002). Les liens avec l'Acadie ne sont d'ailleurs pas nouveaux puisque des Saint-Pierrais, et notamment la famille Patourel, ont puissamment contribué au début du XXe siècle au développement des pêcheries de homard dans la région de Shédiac au Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui cette station balnéaire située à une vingtaine de kilomètres de Moncton et réputée pour la chaleur estivale de ses eaux⁷², constitue un lieu privilégié de villégiature et d'investissement immobilier pour un certain nombre de familles de l'archipel.

La mémoire s'exerce lors de manifestations ponctuelles que ce soit dans le temps, dans le cadre de commémorations, ou dans l'espace, autour d'un monument ou d'une stèle posés à un endroit choisi pour sa valeur symbolique et/ou historique. Cette volonté de prise en compte du passé prend, en ce qui concerne la communauté acadienne de l'archipel, une autre dimension quand on évoque le projet de faire de l'île de Miquelon toute entière un mémorial dédié à l'identité acadienne. Cette extension spatiale de la notion de mémorial est ainsi justifiée par le maire de Miquelon-Langlade :

« Nombreux sont nos frères acadiens qui ignorent jusqu'à notre existence même. Nous désirons partager avec eux nos lieux de mémoire que sont l'église de Miquelon (...), le cimetière où sont enterrés Jacques Vigneau, Marguerite Bourg, Louis Béliveau, Louis Blaquière et de nombreux autres, La Roche à Biche, site du premier établissement acadien, les lieux-dits Beaumont, Béliveau, Blondin et surtout, un village de 700 habitants, qui ont conservé depuis 250 ans, malgré le modernisme, une vie très proche de celle de leurs ancêtres⁷³. »

Dans ce contexte de renforcement des liens transfrontaliers entre francophones, mû comme on vient de le voir par un désir d'établir une cohérence entre passé et futur, une forme concrète d'intégration existe déjà. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick, foyer francophone le plus important du Canada atlantique, a en effet décidé d'appliquer les mêmes droits d'inscription et de scolarité aux étudiants venant de Saint-Pierre-et-Miquelon qu'à leurs propres ressortissants, contrairement à Terre-Neuve où les étudiants de l'archipel doivent s'acquitter de droits deux fois plus élevés que leurs homologues canadiens. Dans le même

⁷² A Shédiac, les eaux peu profondes du golfe du Saint-Laurent atteignent 26° en été alors que la mer y est gelée pendant plusieurs mois en hiver.

⁷³ *Miquelon, l'Acadie française en Amérique du Nord*, supplément au numéro 969 de *L'Écho des Caps Hebdo* du 14 au 20 mai 2005.

esprit, les bourses accordées par le Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon ne sont plus exclusivement destinées à financer des études en métropole mais peuvent également concerner une scolarité à l'Université de Moncton ou dans un collège communautaire*. Sur l'archipel, beaucoup d'appareils fonctionnent avec des normes canadiennes. La solution canadienne en matière d'études répond donc à des exigences de formation et de consommation. Saint-Pierre-et-Miquelon, qui ne dispose pas du tissu d'entreprises suffisant pour assurer une formation, envoie donc depuis 1996 des jeunes stagiaires en bac pro dans des entreprises du Nouveau-Brunswick.

Cette articulation entre culture et économie, très présente dans les déclarations d'intention, concerne également à plus petite échelle, les communautés Mi'kmaqs de Terre-Neuve. Les propos du chef de celle de Conne River, la principale d'entre elle située à une centaine de kilomètres de l'archipel, qui souligne l'importance « d'inscrire les liens économiques dans un contexte culturel et historique⁷⁴ » en fournissent une bonne illustration. Elles correspondent parfaitement aux propos tenus du côté de l'archipel par le responsable de secteur Développement de la SODEPAR qui, en affirmant que « les partenariats possibles entre nos deux communautés s'inscrivent dans le contexte historique » et que « les échanges culturels peuvent générer des échanges économiques et touristiques », s'inscrit mot pour mot dans la stratégie qui relie culture et économie, passé et avenir. Des projets dans les domaines de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme sont ainsi évoqués.

A côté des liens fonctionnels obligés, liés aux fonctions urbaines des villes canadiennes évoquées, d'autres contacts se sont établis de façon plus diffuse. Deux éléments s'imposent à ce propos. Il s'agit d'une part de la mise en place d'une coopération régionale institutionnelle et d'autre part des mécanismes fiscaux et douaniers que Saint-Pierre-et-Miquelon peut ou pourrait faire jouer à l'égard de ses voisins canadiens.

2.b. La mise en place d'une coopération régionale institutionnelle

Suite au jugement du tribunal de New York sur la ZEE et au moratoire décidé par le Canada sur la morue, événements survenus en 1992, le ressentiment contre d'une part le voisin canadien et d'autre part la métropole, accusée de ne pas défendre avec suffisamment d'ardeur les intérêts économiques de l'archipel, est à son comble. C'est dans ce contexte qu'interviennent deux ans plus tard les accords de 1994, signés au plus haut niveau, celui des premiers ministres. Leur objectif est de sortir d'une logique d'affrontement en fixant le cadre

⁷⁴ Interview de Chef Mi'sel Joe dans *l'Écho des Caps*, n° 958 du 27 février au 4 mars 2004.

de relations apaisées et constructives. Une Commission mixte de coopération régionale est instaurée en 1996. Elle se réunit chaque année, sauf en 1998 où des tensions sur la pêche n'ont pas permis leur tenue. Sa fonction consiste à favoriser et à assurer le suivi de dossiers de coopération entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada. Les accords de 1994 établissent les bases de nouvelles relations selon lesquelles, les questions porteuses de conflits ayant été de fait évacuées par la décision canadienne, les conditions seraient paradoxalement réunies pour le développement d'une coopération régionale. Celle-ci est basée sur le principe du « gagnant-gagnant », expression directement traduite de l'Américain *win win* et qui revient souvent dans les propos des personnes impliquées. Cette volonté est parfois considérée sur l'archipel, ainsi que nous l'avons entendu, comme « un os à ronger » pour faire passer « la pilule amère » des décisions de 1992. D'autres voix, plus positives, considèrent que les accords de 1994 constituent une opportunité de s'affranchir de la dépendance et de jouer les diversifications qui s'imposent d'une part à l'intérieur de la filière halieutique et d'autre part vers d'autres activités. L'interlocuteur canadien au sein de la commission annuelle est l'Agence de Promotion Économique du Canada Atlantique⁷⁵ (APECA), organisme fédéral dont le président a rang de ministre, et qui représente un ensemble de 2 343 000 habitants (2004) pour une superficie d'environ 540 000 km². La coopération régionale recouvre un large éventail de compétences. Nous excluons de ce tour d'horizon les dispositions relatives à la pêche et aux hydrocarbures qui seront abordées dans la quatrième partie et nous ne faisons que mentionner ici des domaines comme l'environnement, les échanges sportifs ou la coopération entre différents services administratifs, pour nous intéresser plus particulièrement à trois domaines, l'aquaculture, la formation et le tourisme.

L'aquaculture est l'activité où la coopération apparaît comme étant la plus avancée. Ce secteur de l'économie est particulièrement mis en avant dans le contexte de raréfaction de la ressource halieutique, phénomène qui a frappé indistinctement Saint-Pierre-et-Miquelon et ses voisins canadiens. Il n'est donc pas étonnant qu'il apparaisse au premier rang des préoccupations communes et qu'il apporte une bonne partie des résultats concrets. Un groupe de travail spécifique, coprésidé par un membre de l'APECA et le directeur des Affaires maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon a été mis en place en 2003. Les projets aquacoles sont nombreux. Les plus avancés concernent les entreprises *EDC* pour la coquille Saint-Jacques à Miquelon et *Aquafutur* pour la morue à Saint-Pierre. Les partenariats avec des entreprises canadiennes se développent tant au niveau commercial que technique dans un souci de mises

⁷⁵ Le Canada atlantique est constitué des provinces de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador.

en commun de savoirs variés, touchant aussi bien à la connaissance de la biologie des espèces qu'à celle des réseaux et marchés respectifs. Une expérience prometteuse a ainsi été lancée en 2001, fruit d'une coopération avec les milieux professionnels et scientifiques terre-neuviens pour l'introduction de la cage à morue, mise au point par un pêcheur terre-neuvien, qui permet d'obtenir une morue de grossissement et non d'élevage⁷⁶. Cette technique pourrait permettre de dégager des tonnages de poisson qui échappent aux quotas imposés par le Canada dans le cadre des accords de 1994.

La formation est également susceptible de constituer un important vecteur d'échanges. On vient de voir de quelle façon la proximité linguistique pouvait favoriser l'intégration d'étudiants originaires de Saint-Pierre-et-Miquelon au Nouveau-Brunswick. Mais l'archipel ne peut, dans le domaine linguistique comme dans d'autres, s'abstraire de son contexte nord-américain à immense majorité anglophone. Un début de partenariat s'est mis en place avec la *Memorial University of Newfoundland* pour améliorer les échanges d'étudiants. L'université terre-neuvienne pourrait bien à son tour aligner les droits d'inscriptions réclamés aux étudiants de l'archipel sur ceux de leurs homologues canadiens. En outre, la situation de Saint-Pierre-et-Miquelon est propice à la fourniture d'une offre aux voisins en matière d'apprentissage de la langue française. A ce propos, il convient d'évoquer l'outil de promotion que constitue l'organisme *Francoforum*. Son public canadien est essentiellement constitué de scolaires, d'étudiants, de fonctionnaires fédéraux et provinciaux alors que dans l'autre sens l'apprentissage de l'anglais concerne un public local varié, du fonctionnaire au demandeur d'emploi soucieux de renforcer ses qualifications, en passant par des personnes exerçant leur profession dans les secteurs du commerce ou du transport. La proximité est un facteur déterminant pour le recrutement des clients canadiens. En 2002, 99 % de ceux-ci

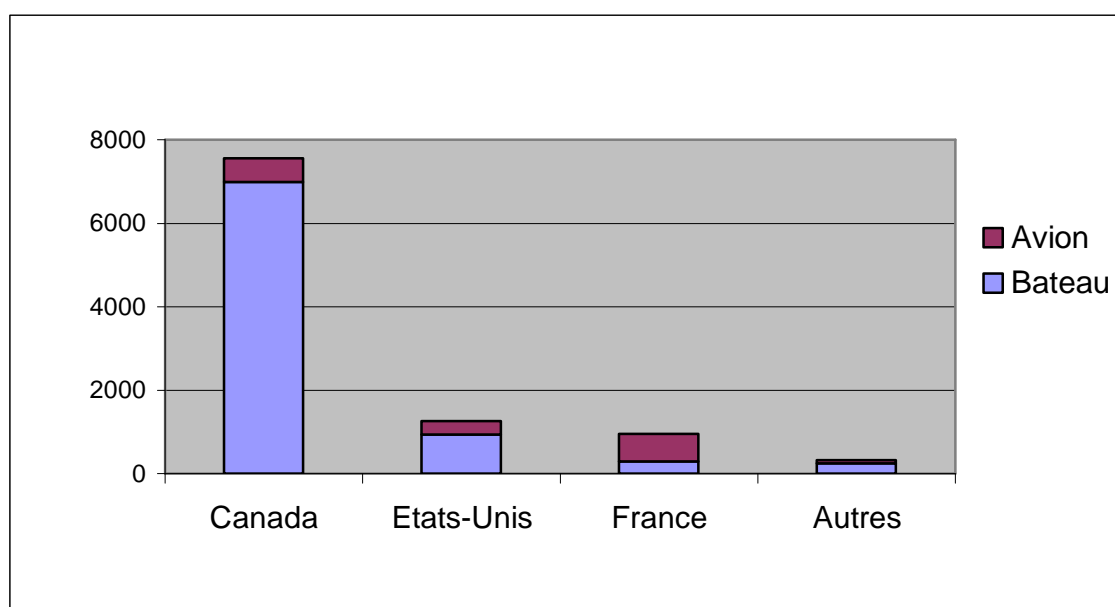
⁷⁶ « Terre-Neuve est un endroit où l'on pêche à la trappe le long des côtes. Un jour, un pêcheur constate que sa trappe est pleine. L'usine n'a pas voulu lui prendre le poisson. Il a souhaité le conserver pour le lendemain et a donc fabriqué un filet en vitesse. Le poisson était toujours vivant au bout de plusieurs jours. La technique a donc été développée en relation avec des techniques mises en œuvre pour d'autres espèces comme le saumon. Les premiers résultats sont très encourageants. Ils sont même meilleurs qu'à Terre-Neuve. La morue est obligée de travailler car il y a plus de courant à Saint-Pierre qu'à Terre-Neuve (...), donc elle dépense des calories. La qualité est même meilleure que la morue sauvage car celle-ci rame pour se nourrir et a donc une alimentation en dent de scie. Le taux de chair dans l'alimentation d'une morue sauvage est de 35 % contre 50 % pour une morue de grossissement. Le poisson est capturé au moment optimum. Il n'y a pas de vieux poissons, la qualité est donc meilleure. Le goût est équivalent voire supérieur. L'alimentation est uniquement constituée de poissons, du même ordre que ceux que la morue mange dans son environnement naturel. Ceci permet de créer de nouvelles activités de pêche au maquereau, à l'encornet, au hareng, au capelan). 150 tonnes de morue au départ consommeront 900 tonnes de poissons pour fournir à l'arrivée 600 tonnes (...). Les morues sont directement acheminées à l'usine par un aspirateur. »

(Entretien avec Karl Beaupertuis le 5 février 2002)

viennent de Terre-Neuve. Le coût élevé du transport aérien depuis le continent rend Saint-Pierre-et-Miquelon peu compétitif par rapport à ses concurrents, les foyers francophones canadiens, Québec et Nouveau-Brunswick essentiellement. Pour développer son aire de recrutement, *Francoforum* doit mettre en avant sa francophonie normée et ses différences culturelles avec le Canada environnant pour compenser son handicap en matière d'accessibilité. Un autre avantage évoqué par le directeur de l'établissement réside dans le fait qu'à Saint-Pierre les stagiaires peuvent, contrairement au Québec et au Nouveau Brunswick, bénéficier d'une immersion totale dans un environnement uniquement francophone.

Le tourisme est un autre champ de réflexion dans le cadre de la coopération régionale. Les responsables sont conscients que rien ne peut se faire sans le Canada. En raison du coût de l'accès à l'archipel par voie aérienne, c'est la liaison maritime saisonnière entre Fortune et Saint-Pierre qui achemine plus de 80 % des quelques 10 000 à 12 000 touristes enregistrés bon an mal an sur l'archipel. La composition des passagers est logiquement très essentiellement nord-américaine.

Figure 23 : Nombre et origine des touristes à Saint-Pierre-et-Miquelon par mode d'acheminement (1999)



Source : IEDOM 2000

On constate la faiblesse des flux, en partie masquée pour les Canadiens par le fait que l'activité de *Francoforum* permet de grossir dans une forte proportion le nombre de touristes répertoriés. L'institut de formation linguistique a ainsi fourni au cours du mois de mai 2001 de l'ordre de 55 % des passages entre Fortune et Saint-Pierre⁷⁷.

Dans le cadre de la coopération régionale, il existe un protocole entre *Service Loisirs Accueil* de Saint-Pierre-et-Miquelon et le *Heritage Run Tourism Association* de la péninsule de Burin, destiné à coordonner les actions en matière de tourisme entre voisins. Il apparaît évident dans l'esprit de leurs initiateurs que « plus Burin sera attractif plus Saint-Pierre-et-Miquelon en profitera » et inversement d'ailleurs, dans la mesure où pour se rendre à Saint-Pierre autrement que par avion, il est obligatoire de passer par ce finistère canadien, dont on a déjà relevé le caractère périphérique confirmé d'un point de vue touristique par le faible nombre de personnes qui le visite⁷⁸. C'est une idée frappée du bon sens, mais qui ne suffit pas à faire décoller le produit touristique Saint-Pierre-et-Miquelon. En effet, les résultats ne sont pas à la hauteur des objectifs qui sont de faire du tourisme un élément de diversification important dans le contexte de crise économique que connaît l'archipel. La stratégie retenue s'appuie sur l'identification d'un espace régional dont il faut valoriser les différences. S'il est vrai que l'Amérique du Nord a peu de frontières et que le produit « Saint-Pierre-et-Miquelon = la France en Amérique du Nord » peut paraître séduisant, les arguments développés ne nous ont pas toujours paru adaptés aux objectifs recherchés. Le développement du tourisme est d'abord obéré par les handicaps structurels sévères que sont une accessibilité difficile, son corollaire le coût d'accès, le niveau élevé du coût de la vie et la qualité insuffisante d'un parc hôtelier en partie constitué de pensions de famille⁷⁹. Mais on peut également craindre le peu d'impact que risquent d'avoir des campagnes publicitaires qui s'appuient en partie sur la qualité d'un espace naturel préservé, même si c'est effectivement le cas. Dans un contexte nord-américain, dont le moins que l'on puisse dire est qu'il ne manque pas de milieux littoraux, lacustres ou forestiers préservés, cet argument a peu de chances d'attirer une clientèle canadienne ou étasunienne. Cette critique d'un argumentaire basé sur la nature peut être étendue à celui qui s'appuie sur l'attrait de Saint-Pierre-et-Miquelon, terre française en Amérique du Nord. Cette dualité est incontestable et il n'est pas surprenant qu'elle représente le principal argument des responsables. Il existe bien à Saint-Pierre une place *Charles de*

⁷⁷ Entretien avec M. Joseph Enguehard, directeur de Francoforum, le 5 février 2002.

⁷⁸ Sur environ 400 000 touristes visitant l'île de Terre-Neuve, seulement 19 000 se rendent dans la péninsule de Burin.

⁷⁹ Le rapport *Saint-Pierre-et-Miquelon en 2000* de l'IEDOM fait état de 159 chambres réparties entre quatre hôtels, deux motels et dix pensions de famille.

Gaulle dont le nom est inscrit en lettres blanches sur un fond bleu rectangulaire et les gendarmes portent bien un képi. Mais le paysage urbain est typiquement nord-américain dans ses principaux éléments, structure orthogonale de la voirie, matériaux et couleurs des habitations et bâtiments divers. Les ramassages scolaires sont effectués dans ces bus jaunes si emblématiques de la vie quotidienne des familles nord-américaines. La proximité avec la Canada s'impose à l'œil alors que l'altérité se manifeste par des signes beaucoup plus discrets.



Photographie 2 : Une rue de Saint-Pierre : paysage urbain nord-américain et norme française représentée par le poteau électrique. (C. Fleury, le 6 février 2002)

Une enquête lancée en 2001 par le HRTA, financée par l'APECA et confiée à *Target Marketing*, cabinet de consultants en marketing de Saint-Jean de Terre-Neuve, montre la difficulté à illustrer la francité de Saint-Pierre-et-Miquelon. Si on y apprend quelques éléments chiffrés intéressants sur l'attractivité exercée par l'archipel français sur ses voisins canadiens, l'« analyse produit » apparaît moins convaincante. En effet on ne peut qu'être circonspect devant les atouts mis en avant pour promouvoir l'archipel, élément reconnu comme étant « le plus exotique » à l'échelon régional. Les éléments retenus pour illustrer une

altérité susceptible d'inciter les visiteurs à venir apprécier la culture française sont repris ici *in extenso*. Il s'agit de

- « - La musique classique ;
- Les douanes (pays étranger), indemne de *fast food* ;
- Cabines téléphoniques ;
- Les pâtisseries et les boulangeries ;
- Les repas prolongés (vivre pour manger) ;
- Les numéros de téléphones à 6 chiffres ;
- Les voitures françaises, les ronds-points, les plaques minéralogiques ;
- Les gendarmes, leurs uniformes et leurs voitures ;
- Le drapeau français ;
- Les rideaux aux fenêtres, l'architecture particulière ;
- F et C sur les robinets. »

Cet inventaire mériterait à lui seul un développement particulier pour essayer de comprendre pourquoi les représentations de ce qu'est ou devrait être un petit morceau de France pour les auteurs de l'étude et/ou les personnes y ayant répondu, se cantonnent essentiellement à des poncifs – les gendarmes, les boulangeries, les repas prolongés – ou à des pseudo-caractéristiques comme les robinets, les rideaux ou la musique classique.

Quoi qu'il en soit, la volonté de construire un produit touristique transfrontalier commun risque de se heurter longtemps aux handicaps structurels partagés. En conséquence cette approche micro-régionale du développement du tourisme, étroitement liée au cadre de la coopération régionale institutionnelle, ne doit en représenter que l'un des axes de développement. Là comme ailleurs, les niches économiques doivent être utilement envisagées. A cet égard, *Francoforum* est on l'a vu un pourvoyeur de recettes relativement importantes pour la filière touristique, de l'exploitant des traversées maritimes aux professionnels du commerce, de l'hôtellerie et de la restauration. La réflexion en cours sur une forme de tourisme très spécialisée, tel que pourrait l'être l'accueil de personnes venant s'initier aux arcanes des administrations fiscales, douanières, françaises, européennes concentrées ici sur environ un kilomètre carré, montre que les responsables sont conscients qu'il convient d'élargir l'offre touristique à des éléments moins conventionnels. Il faut, selon

l'expression même du responsable de l'Agence pour le Formation Continue « promouvoir les initiatives « bricolantes », innovantes, qui s'adaptent à ce contexte si particulier ⁸⁰».

Ceci est en prise directe avec d'autres atouts autrement plus prometteurs dont Saint-Pierre-et-Miquelon peut se prévaloir. En effet, les projets de coopération régionale ne peuvent que s'appuyer sur des actions incontestablement nécessaires, mais forcément de faible envergure. Cette réalité pourrait évoluer si Saint-Pierre-et-Miquelon réussit, dans son environnement géographique nord américain, à jouer de ses particularités institutionnelles par rapport à la France et à l'Union européenne.

2.c. Saint-Pierre-et-Miquelon, portail de l'Union européenne en Amérique du Nord ?

En effet, nous savons que Saint-Pierre-et-Miquelon jouit d'une situation particulière par rapport à l'UE (cf. p. 28-29). Le statut de collectivité territoriale lui permet de disposer au niveau français, et par extension, européen, de marges de manœuvre propres en matière fiscale et douanière. La perte de ces avantages était d'ailleurs l'argument principal de l'opposition locale quasi unanime à la mise en place de la départementalisation entre 1976 et 1985, qui était quant à elle destinée, selon ses promoteurs métropolitains, à adresser un signal fort au Canada en montrant une volonté d'ancrer plus encore l'archipel au sein de la République. Les avantages consentis aux PTOM par l'Union européenne dans les domaines commercial et douanier permettent à Saint-Pierre-et-Miquelon d'envisager de jouer de ses spécificités institutionnelles dans son contexte frontalier. Ils rappellent, en plus favorable puisqu'ils concernent des territoires liés à des États membres, les dispositions établies entre l'UE et les États de l'Afrique, de la Caraïbe et du Pacifique (ACP). Des accords ont été renouvelés en décembre 2001, considérant l'archipel comme un pays tiers disposant d'une fiscalité autonome et bénéficiant d'une association avec l'UE permettant à ses marchandises y entrant d'être exonérées de droit de douane. Deux principes caractérisent le régime commercial adopté pour les produits originaires des PTOM. Il s'agit d'une part de l'accès total et illimité au marché communautaire, disposition qui n'implique aucun devoir de réciprocité, et d'autre part de l'abolition des droits de douane. Les principaux axes d'exploitation de ces avantages concernent d'une part les pratiques jouant sur les règles d'origine et d'autre part le système de transbordement.

Les Canadiens souhaitent s'ouvrir le marché européen. En effet, le Canada en qualité de pays tiers voit ses exportations vers l'Europe renchéries par les droits de douane. Les

⁸⁰ Entretien avec M. Jean Hugonnard le 6 février 2002.

dispositions décrites ci-dessus intéressent les milieux industriels canadiens, disposés à instrumentaliser Saint-Pierre-et-Miquelon à travers son statut particulier, afin d'en faire un « marchepied » ou « a gateway⁸¹ » pour reprendre deux termes lus ou entendus, vers l'Union européenne et son marché de plusieurs centaines de millions de personnes. Cependant, le problème de l'origine des marchandises se pose. Pour qu'elles rentrent en Europe selon les conditions réservées aux produits originaires du PTOM, il faut une ouvraison, c'est à dire une transformation significative dont le niveau doit être déterminé de façon extrêmement précise pour chaque produit dans un objectif de conformité aux normes du pays duquel elles sont censées devenir originaires. Les dossiers que doivent monter les différents opérateurs en coopération avec le service des douanes garant du respect de la législation européenne sont d'une grande complexité dans la mesure où il faut adapter chaque produit aux procédures d'ouvraison. Le champ d'exploitation de ces dispositions concerne essentiellement des produits alimentaires. Le projet concernant les homards est le plus avancé puisque le texte finalisant l'accord a été publié au *Journal Officiel* de l'Union européenne en septembre 2003. Saint-Pierre-et-Miquelon a obtenu une dérogation d'origine pour ce produit issu du Nouveau-Brunswick. Le transit par l'archipel de 225 tonnes par an exonère des 16 % de droit de douane normalement appliqués aux produits étrangers à condition de le transformer, en l'occurrence sous forme de queues et pinces congelées. Le *lobbying* actif de la SODEPAR fait naître l'espoir d'une extension du champ d'application de dérogation aux règles d'origine – cas de la morue canadienne exportée au départ de l'archipel – ou d'exemption de dérogation en ce qui concerne les produits de l'aquaculture.

Le transbordement est un autre axe de développement très particulier qui a déjà fonctionné pendant deux ans et demi. Il représente un bon exemple de l'exploitation des marginalités géographique et institutionnelle de Saint-Pierre-et-Miquelon. Son intérêt est lié à sa situation au débouché de la voie maritime du Saint-Laurent, à proximité de la grande route transatlantique reliant l'Amérique du Nord à l'Europe. Les plus importantes alumineries du Canada se situent au Québec, sur les rives des fleuves Saint-Laurent et Saguenay. Les bateaux transportant l'aluminium vers l'Europe passent à proximité de Saint-Pierre-et-Miquelon. Or, l'article 36 des accords UE/PTOM permet d'y dédouaner des produits destinés à l'Union européenne plutôt que de le faire dans un port européen. Toutes les formalités sont faites en passant. C'est Saint-Pierre-et-Miquelon qui perçoit les droits de douane dont les recettes lui sont déléguées, à deux conditions. Le trajet doit être direct et le tarif douanier pratiqué ne doit

⁸¹ « Islands in the stream », *Atlantic Progress*, septembre 1997.

pas être inférieur à celui de l'UE. L'archipel français peut donc en l'occurrence être considéré comme une station service avancée de l'UE en Amérique du Nord. La déclaration en douane concerne la valeur de la marchandise, le coût toujours très élevé de l'assurance et le coût du fret. Le dédouanement à Saint-Pierre-et-Miquelon permet de réduire les coûts du fret et de l'assurance puisque la distance entre le point de départ et l'entrée douanière en Europe est considérablement réduite. Les 6 %, montant des droits de douane portant sur une distance raccourcie, sont payés à Saint-Pierre-et-Miquelon. Autre avantage pour l'opérateur, le temps d'immobilisation du navire pour satisfaire à cette opération, environ six heures, est bien moins long dans la rade de Saint-Pierre que dans un grand port européen du *Northern Range*^{*}.

L'UE a interrompu cette pratique fin 99 suite à une contestation de son Office de Lutte Anti-Fraude (OLAF), à cause de l'existence d'une aide au transport sur les marchandises exportées de l'archipel⁸². Le litige est à l'étude et les chances de reprise sont quelques années plus tard encore réelles. Cette pratique, qui a représenté un apport d'environ 3,5 millions d'Euros par an pendant deux ans et demi, pourrait d'ailleurs s'appliquer à d'autres trafics passant à proximité l'archipel comme en témoigne le projet concernant une société canadienne qui fabrique des pièces d'avion pour *Airbus*. C'est en liaison avec ce type de projets que l'on a envisagé de faire de Saint-Pierre-et-Miquelon et de ses services spatialement concentrés, un espace de compréhension des mécanismes administratifs, fiscaux, douaniers non seulement français mais surtout européens à destination des éventuels opérateurs canadiens ou plus largement nord américains.

Le succès des stratégies alternatives de développement de Saint-Pierre-et-Miquelon dépend notamment de la capacité de l'archipel à se servir à des fins dynamiques de caractéristiques marginales souvent génératrices de dépendances. Les passerelles institutionnelles transfrontalières mises en place à la fin du XXe siècle vont dans le sens de l'intégration régionale. Dans les relations entre Trinidad et le Venezuela, on est loin de retrouver ce modèle, où les proximités spatiale et culturelle génèrent des échanges et permettent d'envisager des projets communs de part et d'autre de la frontière.

⁸² Entretien avec Gérard Blanchot, directeur des douanes à Saint-Pierre-et-Miquelon, le 4 février 2002.

3. Le difficile rapprochement entre Trinidad et le Venezuela

Si l'on s'en tient au cadre des échanges dûment enregistrés, la frontière marine entre Trinidad-et-Tobago est peu traversée et, au-delà de la zone frontalière *stricto sensu*, les échanges régionaux et, plus largement de pays à pays, sont cantonnés à des niveaux relativement faibles. Ces constatations sont ici complétées en évoquant d'une part d'abord les transgressions frontalières et d'autre part ensuite en s'intéressant aux actions de rapprochement institutionnel.

3.a. Une frontière transgressée

L'accès décalé d'un point de vue temporel à différents types de sécurité, qu'ils soient d'ordre alimentaire, sanitaire ou touchant tout simplement à l'intégrité des personnes, est un phénomène universel. Une forte rugosité frontalière inhérente à l'instabilité entre puissances coloniales a par exemple longtemps constitué une réalité concrète dans les deux autres zones que nous étudions. Contrairement à ces dernières, la frontière marine entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela se situe toujours dans un secteur fortement marqué par des défaillances dans l'exercice de certaines fonctions régaliennes que devraient assurer les États dans les domaines de la sécurité et de la surveillance des frontières, eu égard au secret de polichinelle que constitue ici l'existence de trafics. Une fonction majeure d'une frontière consiste, en référence à une délimitation, à permettre le contrôle des allées et venues des personnes et des marchandises circulant entre les entités qu'elle sépare. Cette fonction idéale est en réalité toujours plus ou moins bien assurée. Les transgressions frontalières liées à des habitudes de déplacement qui font fi des limites territoriales des États constituent des phénomènes que l'on peut retrouver dans de nombreux endroits sous différentes formes. Il semble que dans le cas que nous évoquons maintenant, ce type de déplacement transfrontalier soit extrêmement prépondérant, avec pour caractéristique la plus notable l'importance qu'y occupent des trafics dont certains sont liés à la grande criminalité. Ce thème a été largement présent dans la plupart des entretiens et conversations que nous avons eues au cours de notre séjour. Sans considérer *a priori* que les autres secteurs étudiés soient désormais totalement exempts de trafics de même nature, on peut tout de même estimer que les réseaux qui traversent les Bouches du Serpent ou du Dragon profitent de contextes politique, économique, social favorables ainsi que de carences dans la surveillance.

Les pêcheurs du sud de Trinidad sont ici en première ligne. Ceux que nous avons rencontrés au plus près de la frontière avec le Venezuela ont fait état sans détours de la réalité

des trafics et du jeu trouble face auquel ils se retrouvent en première ligne - quand certains n'y participent pas eux-mêmes - entre les trafiquants et les services chargés de la surveillance de la frontière entre les deux pays. Les membres de la *Guardia Nacional* vénézuélienne, dotés de moyens navals performants, accusés d'être livrés à eux-mêmes dans des contrées périphériques qui intéressent peu le pouvoir central à Caracas, focalise dans le sud de l'île le ressentiment des usagers historiques et reconnus du détroit que sont les pêcheurs. Du côté de Trinidad, la faiblesse des moyens attribués aux garde-côtes illustre le peu d'intérêt des autorités par l'exercice d'une police efficace dans le secteur. Ainsi lors de notre séjour à Trinidad en 2003 il nous a été confirmé que – et c'était précisément le cas à ce moment-là – les fonctionnaires chargés du contrôle des entrées maritimes dans le pays ne disposaient pas toujours d'un navire, outil pourtant bien entendu indispensable à la qualité de leur service.



Photographie 3 : La jetée déserte de Bonasse, port d'entrée à Trinidad le plus proche du Venezuela. (M. Fleury, le 27 avril 2003)

D'autres relations transfrontalières, cette fois-ci à exclure du champ de la criminalité, concernent les relations familiales qui, à l'instar de ce que l'on retrouve entre Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon ou entre Jersey et les rives du golfe Normand-Breton, peuvent ou ont pu unir les populations riveraines des détroits.

3.b. L'immigration vénézuélienne à Trinidad

Le modèle le plus souvent évoqué, sans que nous ayons pu avoir à ce sujet des éléments chiffrés exploitables ni malheureusement de témoignages directs⁸³, concerne des femmes vénézuéliennes se mariant avec des pêcheurs trinitadiens. Le niveau d'information disponible sur les résidents à Trinidad nés à l'étranger ne va pas jusqu'aux unités administratives inférieures. Pour éclairer un phénomène qui reste de toute façon de faible ampleur, il est seulement possible d'avoir une répartition à l'échelon national des membres de la population de Trinidad-et-Tobago née à l'étranger.

Tableau 26 : Origine des membres de la population de Trinidad nés à l'étranger (1997)

Pays	Nombre	% du total
GRENADE	16 589	1,47
SAINT-VINCENT	11 625	1,03
GUYANA	5 140	0,45
ÉTATS-UNIS	2 430	0,21
BARBADE	2 411	0,21
ROYAUME-UNI	2 157	0,19
VENEZUELA	1 337	0,11
SAINTE-LUCIE	1 306	0,11
INDE	768	0,06
AUTRES	6 943	0,61
Total	50 706	4,45

Source : *Migration Report, Central Statistical Office, Trinidad and Tobago, 1997*

⁸³ Lors de notre séjour dans la pointe sud-ouest de Trinidad, une rencontre prévue avec un couple trinitado-vénézuélien n'a pu finalement avoir lieu.

Le tableau ci-dessus exprime notamment la faiblesse de l'immigration contemporaine issue du Venezuela proche, qui ne représente qu'un peu plus de 1 sur 1 000 de la population totale du pays. Les statistiques sur l'origine ethnique de la population laissent également apparaître une faible présence de personnes originaires du continent sud-américain dans la mesure où, si l'on prend par exemple les données fournies par le *World Factbook* de la CIA⁸⁴, elles pourraient être incluses dans la catégorie « *Others* » qui ne représentent elle-même que 1,2 % de la population totale du pays. La place de la composante hispanique dans la société est cependant difficile à apprécier. On aurait tendance à considérer que la catégorie « *Mixed* » qui s'élève à 20,5 %, s'applique à la mixité entre « *Indian* » et « *African* ». Or l'élément hispanique est très lié à ce concept de mixité. Mais, en retenant un usage métaphorique de l'image de ces *Cocoa Panyols* qui se sont immergés dans la forêt profonde pour exercer leur forme d'agriculture (cf. p. 217 et suiv.), la culture espagnole s'est presque totalement diluée dans le brassage d'une société ethniquement complexe et ne survit plus guère qu'à travers l'emploi flou du mot *Spanish* que des chercheurs, historiens et ethnologues notamment, cherchent à requalifier (Khan A., 1993). Nous allons considérer ici, de la même manière que nous l'avons fait pour les deux autres exemples, d'une part une éventuelle résurgence des références identitaires communes et d'autre part les dynamiques relationnelles envisagées à l'échelon des relations gouvernementales.

3.c. Les éléments résiduels de la culture espagnole sur l'île

Le style de musique populaire nommé *parang* constitue l'élément le plus aisément identifiable de la culture espagnole à Trinidad. Le *parang*, dont l'origine de l'introduction sur l'île est incertaine, est un type de musique à l'origine chantée en Castillan et très lié à la célébration de Noël. Parallèlement à la dilution de la composante espagnole dans la société multiculturelle de Trinidad-et-Tobago, il s'est diffusé parmi les autres groupes ethniques, processus qui a d'ailleurs conduit d'une part à ce que la langue originelle puisse être dans certaines compositions remplacée par l'anglais, et d'autre part à ce que le *parang* fusionne avec d'autres genres musicaux populaires sur l'île, notamment la *soca*^{*}. Les groupes émanent de différentes communautés, familles, villages, entreprises. Il existe par exemple un groupe de *parang* – appelé *Los Paranderos* – à l'*University of the West Indies*. L'analyse que font quelques uns de ces membres montre bien que la mutation de cette musique conduit à une évolution vers l'assimilation.

⁸⁴ www.cia.gov.

«We live in a multi-cultural society with many different art-forms and therefore it is to be expected that there would be fusion of various art-forms. With regard to the soca-parang there is a positive aspect in that it was able to get younger people involved in the art-form. Although many persons in the country are able to understand a little Spanish, the language is not used in everyday life and therefore the "English parang" has been more acceptable to the younger generations⁸⁵.»

Cependant le *parang* constitue tout de même une passerelle culturelle avec le Venezuela. Le fait que des groupes de Trinidad s'y produisent et soumettent leur jeu à l'orthodoxie des juges du pays voisin, représente un indice du fait que le lien - à la fois spatial et temporel - existe encore même s'il apparaît bien ténu.

Cette évocation du *parang* nous amène à nous interroger sur le sort de la langue espagnole à Trinidad. La question linguistique occupe une place centrale dans la problématique des relations entre les deux pays. L'assertion considérant que « Les Vénézuéliens ne parlent pas absolument pas anglais et les Trinidadiens ne parlent absolument pas espagnol⁸⁶ » est peut-être caricaturale, mais elle exprime cependant la réalité d'une barrière linguistique forte. Dennis Brown, professeur de sociologie à l'UWI établit le lien entre langue et culture en estimant que

« l'espagnol étant très peu pratiqué à Trinidad, le langage favorise un effet de barrière (...) Les échanges sont fortement déterminés par la coïncidence linguistique⁸⁷. »

Pour l'économiste Danayshar Mahabir,

« Le problème de la langue est crucial. Pour la plupart des gens à Trinidad, le Venezuela est un territoire inconnu en dépit des sept milles qui séparent les deux pays⁸⁸. »

Les étudiants et personnels qualifiés originaires de Trinidad-et-Tobago, candidats à une formation à l'étranger, sont effectivement très tournés vers le nord et la sphère anglo-

⁸⁵ Interview de Kathy-Ann Joseph, Miguel Browne and Camille Renwick, membre de *Los Paranderos* (www.geocities.com/TheTropics/Shores/9089/parander.htm).

⁸⁶ Entretien avec Sari Suomalainen, chef de la délégation de l'Union Européenne à Port of Spain en 2001-2002, rencontrée à Bruxelles le 15 janvier 2003.

⁸⁷ Entretien à l'UWI le 28 avril 2003.

⁸⁸ *Id.*

saxonne. Le Venezuela ne représente donc pas une destination privilégiée malgré les bienfaits qui pourraient résulter de la fréquentation d'une puissance régionale hispanophone si proche.

Mais, considérée le plus souvent comme un obstacle rédhibitoire au développement des échanges entre les deux pays, la barrière linguistique offre paradoxalement à travers le besoin de formation une opportunité de rapprochement. Dans les conversations que nous avons eue à ce sujet, la mention de l'existence d'une volonté de former l'autre partie à sa propre langue dans une optique de rapprochement n'est jamais loin du constat de fossé linguistique. Des étudiants vénézuéliens viennent à Trinidad apprendre l'anglais, bénéficiant ainsi d'une proximité immédiate de pays anglophones que seul peut leur fournir la Caraïbe et en tout premier lieu Trinidad. Ceci apparaît également à travers le fait que les cours d'espagnol organisés par les services de l'ambassade du Venezuela à *Port of Spain* sont complets et que la demande dépasse largement l'offre⁸⁹. Par ailleurs le Venezuela exempté de paiement de droits les étudiants issus de la Caraïbe insulaire qui souhaitent y venir apprendre sa langue.

3.d. Volontés affichées et freins au rapprochement

De nombreuses réticences sont à vaincre pour intensifier les relations entre les deux pays. A Trinidad, la vision considérant le Venezuela comme un pays dangereux où il ne fait pas bon s'aventurer est très présente dans les conversations. Celles-ci s'appuient notamment sur une méfiance traditionnelle à l'égard d'un voisin dont on a pu à travers l'histoire éprouver l'instabilité sociale. Ces images péjoratives sont aujourd'hui encore étayées par l'attitude de la *Guardia Nacional* dans ses relations avec les pêcheurs, ou le contexte plus général d'une précarité politique chronique, de relations sociales jugées brutales, ou encore par des expériences personnelles désagréables de déplacement sur le continent. Des voix s'élèvent cependant pour vaincre ces réticences. A l'UWI, le professeur Lancelot Cowie, directeur du *Center for the Latin America and the Caribbean* (CENLAC), travaille au développement des relations avec le Venezuela selon tous les aspects qu'il est susceptible de revêtir. Il engage ses étudiants à vaincre « cette peur de l'inconnu », à ne pas craindre de se frotter à ce pays « si opposé à la tradition héritée du système colonial britannique⁹⁰ » en considérant ce travail sur les représentations comme un élément préalable. Cette vision volontariste d'un universitaire, parfois à contre-courant quand il nie le facteur linguistique comme frein à la qualité du tissu

⁸⁹ Selon un document fourni en juillet 2005 par la section culturelle de l'ambassade du Venezuela, les services consulaires accueillent 518 étudiants trinidiens, dont 417 à Port of Spain et 101 à San Fernando.

⁹⁰ Entretien à l'UWI le 5 mai 2003.

relationnel entre les deux pays, est en adéquation avec l'évolution récente de la façon dont les deux pays considèrent leur voisinage.

Vaincre les pesanteurs historiques est au cœur des intentions affichées. Contrairement aux deux autres cas, le constat de l'insuffisance des relations n'est pas assorti d'un rappel à une identité commune. Ceci peut s'expliquer par l'action très prégnante des emprises coloniales imposant – et ceci est particulièrement vrai à propos de l'Empire britannique – un rapport exclusif. La découverte mutuelle de voisins qui ne se connaissent pas et qui souhaite enfin se fréquenter est ainsi exprimée dans un article dont le titre - *Venezuela y Trinidad y Tobago : entre una agenda de fronteras y una agenda global*⁹¹ - exprime la dualité de la problématique des relations entre les deux pays :

« Para ambos países, una experiencia y aprendizaje mutuo, marcado por el recelo, la desconfianza, percepciones negativas mutuas, movimientos migratorios, los flujos comerciales y la generacion de intereses comunes. De alli que para estudiar las relaciones entre estos dos países, desde Venezuela, debemos conocer un poco acerca del otro país interlocutor, in este caso Trinidad Tobago. Quizás esto dé algun sentido a los « descubrimientos » de similitudes y diversidades de nuestras realidades, de buestras raíces comunes, de nuestros legados históricos y la relatividad de nuestras percepciones negativas ».

On voit bien l'ampleur des réticences à vaincre. Depuis une vingtaine d'années, correspondant *grosso modo* à la période qui nous sépare de la mort d'Eric Williams, dont la méfiance à l'égard du voisin sud-américain représentait l'un des éléments les plus marquants de la politique étrangère, les deux pays ont entamé un processus de rapprochement qui n'exclut d'ailleurs pas les crises, le plus souvent liées au conflit d'appropriation de l'espace marin qui les sépare. Le Venezuela, pays traditionnellement très tourné vers lui-même, a fait un effort important pour pérenniser les contacts avec ses voisins caribéens en ouvrant une représentation diplomatique dans tous les pays, y compris les plus petits, de la région. Ces bonnes volontés ont débouché au cours de la dernière décennie du XXe siècle sur un ensemble d'accords destinés à faire décoller la coopération entre les deux pays. Hormis la difficile émergence d'une inévitable coopération transfrontalière dans les secteurs de la pêche et des hydrocarbures, questions que nous traiterons plus loin, les intentions de coopération sont inscrites, sur fond d'intensification des relations personnelles entre les dirigeants, dans

⁹¹ Yonis M., www.Analitica.com, 1999.

des accords concernant différents secteurs. Parmi ceux-ci, il faut citer le commerce et les investissements bilatéraux (1996), les échanges culturels (1996), le tourisme (1998). Les bonnes intentions se manifestent également dans une volonté commune affichée de définir des actions dans différents domaines comme la répression des trafics, la prise de mesures phytosanitaires pour développer les échanges agroalimentaires ou les échanges universitaires. A ces différents titres, des commissions mixtes ont été mises en place. Par ailleurs, un point important et nouveau concerne l'intention d'établir des relations au niveau des responsables politiques régionaux. Un autre objectif de ces actions consiste à se servir mutuellement du voisin partenaire comme d'un portail pour, au-delà, s'ouvrir d'autres espaces et marchés. Ces intentions pourraient être favorisées par la participation commune à une instance comme l'AEC. Mais il reste encore à prendre en compte les rapports de forces qui s'établissent à l'intérieur des institutions supranationales mais également entre elles. Ainsi, des responsables vénézuéliens considèrent que la « CARICOM s'est souvent montrée jalouse, méfiante d'éventuels rapprochements bilatéraux de Trinidad-et-Tobago avec le Venezuela⁹² ».

Si l'on revient au plus près de la frontière, pour que la région qui sépare le Venezuela de Trinidad n'apparaisse plus comme un double cul-de-sac, zone sombre où se côtoient des régions périphériques dont les populations s'ignorent, il y a encore des stratégies claires à définir, particulièrement en ce qui concerne la mise au pas des trafics. Cette question de l'insécurité nous ramène à celle plusieurs fois évoquée des temporalités décalées. A ce titre, la pratique de la navigation de plaisance, quand elle se caractérise par des échanges équilibrés entre populations qui se font face⁹³, constitue l'indice de la coexistence de sociétés économiquement favorisées dont la population évolue dans des espaces sécurisés. Le golfe Normand-Breton représente un exemple de nature à illustrer ce propos.

⁹² Entrevue à l'ambassade du Venezuela à Port of Spain le 30 avril 2003.

⁹³ Nous avons apporté cette précision pour distinguer le modèle « équilibré » de celui que présente précisément Trinidad en matière de navigation de plaisance. Le port de Chaguaramas, à la pointe nord-ouest de l'île, en constitue un haut lieu, connu de tous les navigateurs ayant évolué dans le bassin caraïbe. Il s'agit en effet d'un endroit très fréquenté pour tout ce qui concerne l'accostage et la réparation, ainsi qu'une halte commode pour les plaisanciers navigant de l'arc caraïbe au littoral vénézuélien. Mais il s'agit exclusivement ici de pratiquants exogènes et la relative intensité de mouvements nautiques n'a pas de signification en matière de relations de voisinage.

4. La navigation de plaisance dans le golfe Normand-Breton

La navigation de plaisance est une activité récente comparée à d'autres – commerce et pêche – qu'elle côtoie dans les espaces maritime et portuaire. A l'origine mutation ponctuelle des bateaux de travail convertis en bateaux de régates, puis pratique élitiste, elle s'insère désormais pleinement dans l'économie de certaines zones littorales. Dans un contexte d'extension lié à l'assouvissement de l'appel du littoral sinon du large, processus entamé vers la fin du XVIIIe siècle mais qui s'accélère vraiment dans le premier tiers du siècle suivant (Corbin, *op. cit.*), elle en représente ce que d'aucuns peuvent considérer comme un avatar, tant une emprise parfois mal contrôlée sur le littoral a pu en ternir l'image. Cependant son poids dans l'économie littorale est en général supposé tel qu'elle constitue une pièce maîtresse dans les stratégies de développement⁹⁴. Sa genèse est à rechercher dans l'appropriation progressive par les classes aisées d'un milieu longtemps perçu comme hostile. Les secteurs pionniers coïncident avec des lieux de villégiature, pour reprendre un terme connoté, emblématique d'une fréquentation par la bourgeoisie. Les côtes anglaises et françaises notamment ont ainsi précocement connu en certains points un engouement pour les sports nautiques à inclure dans un ensemble de pratiques où l'on retrouve également la fréquentation des golfs, des champs de course et des casinos. Évolution décisive, la prolifération d'équipements de type marina, offrant des mouillages en principe sécurisés et regroupés sous forme de ports équipés de pontons, est un phénomène que l'on peut dater en France aux décennies soixante et soixante-dix. Il correspond à un accès au *yachting* de strates moins fortunées de la société qui s'inscrit dans la dynamique économique connue sous le nom de « Trente Glorieuses ». D'un point de vue méthodologique, l'existence de mouillages organisés permet incidemment au chercheur de disposer d'un support informatif⁹⁵. C'est précisément notre cas. Ce qui suit reprend donc en partie les travaux que nous effectués dans le cadre de l'atlas électronique Transmanche (*op. cit.*) à pour les années 1998, 2000 et 2002.

L'évocation de la navigation de plaisance présente ici un intérêt dans la mesure où il s'agit d'une activité dont l'exercice exprime des habitudes de fréquentation significatives en terme de voisinage. Les indices d'un caractère largement endogène doivent être en conséquence identifiés. Les trois secteurs marins qui nous intéressent ne présentent pas à cet

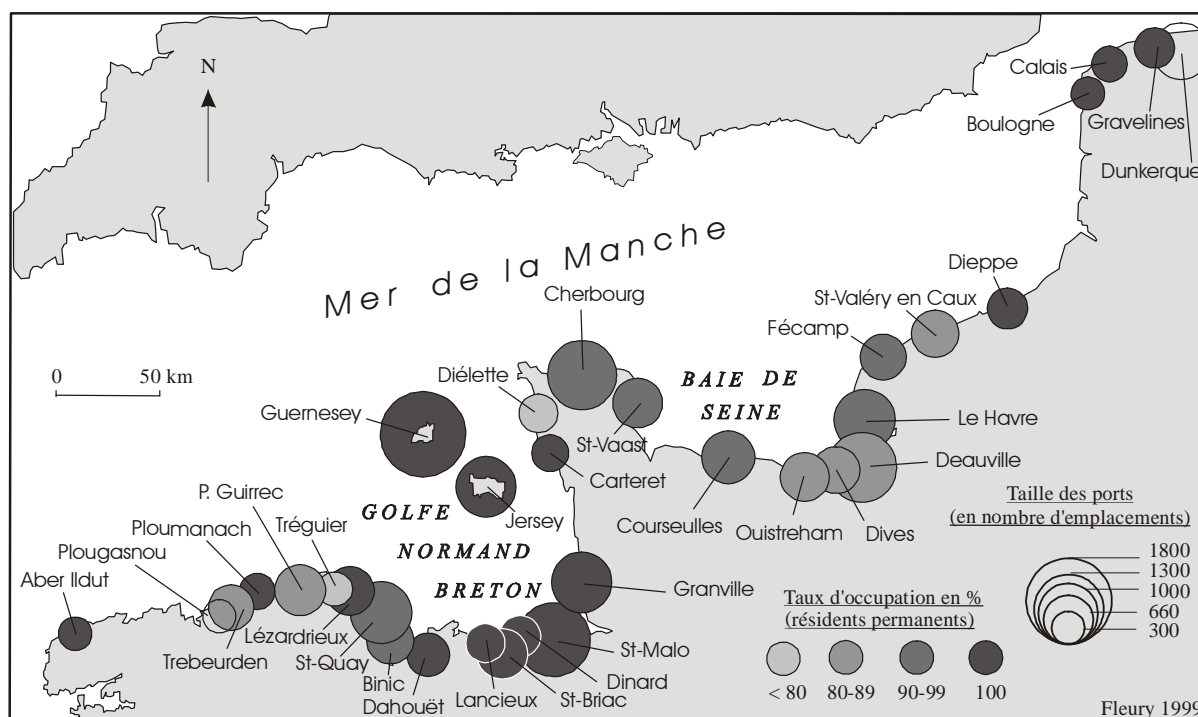
⁹⁴ On peut cependant parfois être étonné par les montants estimés des dépenses des plaisanciers lors d'escales tels qu'ils apparaissent dans les documents prospectifs d'organismes tels que les chambres de commerce.

⁹⁵ Il ne faut cependant pas oublier que les données relatives aux ports de plaisance sont loin de pouvoir rendre compte de la totalité de l'activité dans la mesure où la pratique du mouillage sur corps-mort est encore très répandue, notamment en Bretagne-Nord.

égard le même profil. Trinidad peut être considéré comme une plaque tournante, matérialisée par le rôle de station service joué par Chaguaramas à la jonction entre deux itinéraires, d'une part l'arc antillais dans le sens nord-sud, et d'autre part les côtes et les îles vénézuéliennes dans le sens est-ouest. Le modèle qui prévaut ici se caractérise par une fréquentation très essentiellement exogène, essentiellement européenne et nord-américaine. Du côté de Saint-Pierre-et-Miquelon, le faible nombre d'habitants, la dureté des conditions nautiques et la longue période hivernale expliquent le fait que la navigation de plaisance ne donne pas lieu à des parcours transfrontaliers intenses, même si ce loisir n'est pas totalement absent sur l'archipel. Le golfe Normand-Breton se distingue des deux autres cas dans la mesure où il se rattache aux grands foyers traditionnels de diffusion des latitudes moyennes dont les littoraux du nord-ouest de l'Europe, des États-Unis, du sud de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande constituent les aires principales d'activité (Desse R.-P., 1999).

4.a. Attractions terrestre et maritime ⁹⁶

Carte 28 : Taille et taux d'occupation des ports de plaisance du secteur Manche – Mer du Nord du côté français (1998)

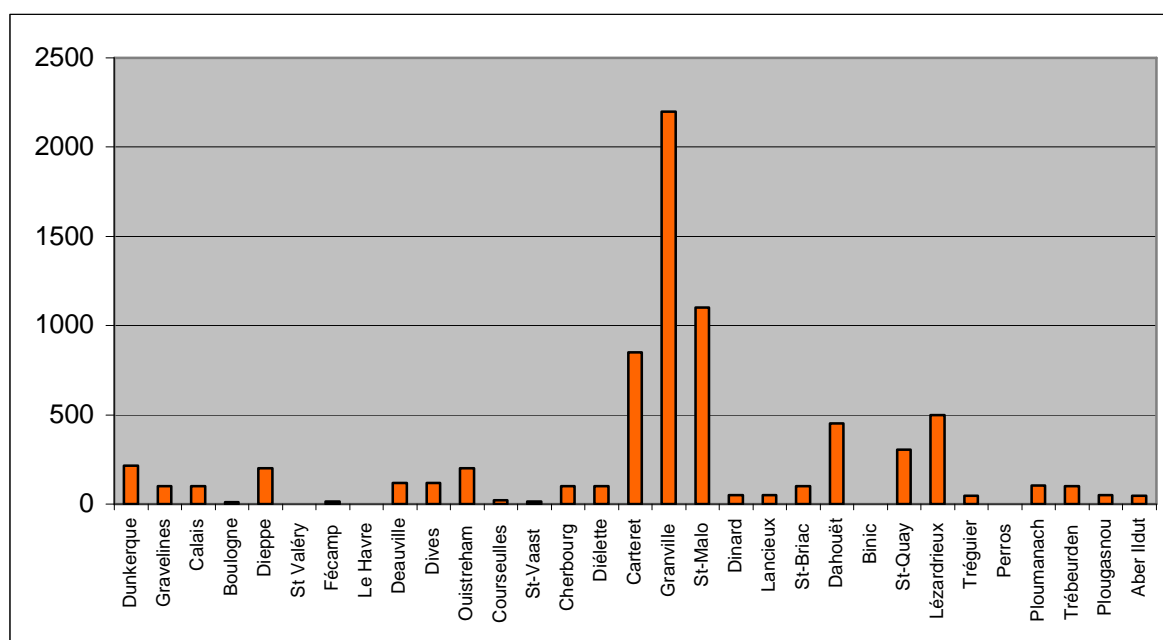


Sources : Capitaineries des ports de plaisance

⁹⁶ Ce qui suit ressort d'enquêtes effectuées auprès des gestionnaires des ports de plaisance de plus de 300 places situés sur le littoral français de la mer du Nord et de la Manche, auxquels ont été rattachés les ports anglo-normands.

Si l'on se base sur un découpage en quatre sous-ensembles (Nord-Pas de Calais, baie de Seine, golfe Normand-Breton et Bretagne-Nord, les données récoltées laissent apparaître l'éminence de la situation du golfe Normand-Breton. Ce constat s'applique aussi bien à ce que nous définissons comme l'attraction terrestre, mesurable par l'intermédiaire de la réalisation d'équipements portuaires correspondant à une demande (*cf.* carte 28 p. préc.), qu'à l'attraction maritime, que l'on peut déterminer à travers le nombre de bateaux visiteurs (*cf.* carte 29 p. suiv.). Les indicateurs retenus pour cartographier la première ont logiquement été la taille des ports et leur taux d'occupation. Ceux qui cumulent grande taille – en prenant le nombre de 1 000 places comme référence - et saturation sont tous situés dans le golfe Normand-Breton. C'est le cas de Saint-Hélier, de St. Peter Port à Guernesey, ainsi que de Saint-Malo et Granville. Le port normand, rempli quelques mois après son ouverture en 1972, affiche au début du XXI^e siècle une liste d'attente particulièrement longue, puisqu'elle s'élève à plus de 2 000 noms.

Figure 24 : Nombre de plaisanciers sur liste d'attente pour les ports de plaisance de plus de 300 places du secteur Manche – Mer du Nord du côté français (2002)⁹⁷

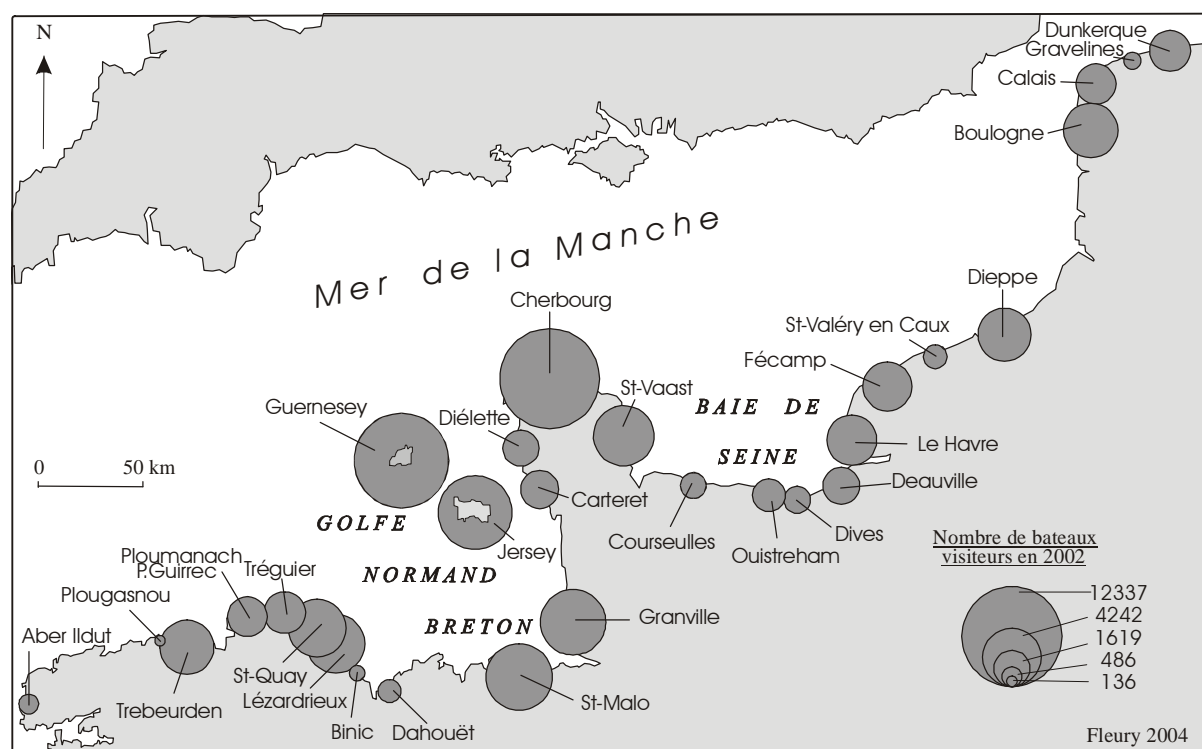


Sources : Capitaineries des ports de plaisance

⁹⁷ Un port non saturé peut tout de même avoir une liste d'attente dans la mesure où les places sont réparties en fonction de la taille des navires.

Sur l'ensemble du secteur, le total des demandes de mouillage excède l'offre de 7 176 unités en 2002 contre 5 195 en 2000. Les sites de Carteret, Saint-Malo et Granville recueillent à eux trois 58 % du total dont 30 % pour le seul port de Granville. A raison d'une rotation annuelle d'une quarantaine d'unités, il faut plusieurs dizaines d'années à partir du moment de son inscription pour prétendre à un emplacement dans le port du Hérél à Granville⁹⁸. Cet engouement justifie le projet d'extension de 600 à 700 places qui devrait faire à l'horizon 2015 de Granville le plus grand port de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord. Sans atteindre ces chiffres, Carteret et Saint-Malo confirment l'hypothèse d'une forte attractivité dont les raisons sont selon nous à rechercher en partie dans le voisinage valorisant des îles Anglo-Normandes, dont les ports des Côtes d'Armor riverains du golfe bénéficient également. On retrouve la même distribution en ce qui concerne l'attractivité venant cette fois-ci de la mer à travers l'observation des mouvements de bateaux visiteurs.

Carte 29 : Nombre de bateaux visiteurs dans les ports de plaisance de plus de 300 places du secteur Manche – Mer du Nord du côté français (2002)



Sources : Capitaineries des ports de plaisance

⁹⁸ Ce calcul est cependant à moduler en fonction d'éléments tels que les désistements et la taille des navires.

L'intérêt du golfe Normand-Breton en tant que bassin de croisière est ici confirmé. L'absence d'harmonisation et l'aspect lacunaire des renseignements fournis par certains organismes ne facilitent pas toujours une analyse fine des déplacements. Mais le recoupement de ces enquêtes avec des éléments plus ponctuels sur les allées et venues des plaisanciers dans la région recueillis auprès des gestionnaires de ports, permet de définir les grandes lignes de la façon dont s'y organise la circulation. Le document récent le plus précis en la matière est une enquête commandée par *Jersey Tourism*⁹⁹. Selon le document qui en est ressorti après la consultation d'un panel de 266 plaisanciers, soit environ 4 % des bateaux visiteurs de l'année 2003, les trois ports d'attache arrivant en tête sont respectivement Saint-Malo (15 %), Granville (14 %) et Guernesey (12%). Un aspect intéressant réside dans le fait que le rapport apparaît relativement équilibré de part et d'autre de la frontière entre les différentes sources de ces déplacements. D'un côté, les flux issus des ports normands et bretons riverains du golfe concernent à la fois des personnes vivant dans ces régions, et des personnes issues d'autres régions pour lesquelles l'intérêt du bassin de croisière représente un facteur attractif important. De l'autre côté, les déplacements au départ des îles Anglo-Normandes impliquent plaisanciers anglo-normands et britanniques. En ce qui concerne les escales de ces derniers, Cherbourg et Guernesey arrivent nettement en tête et constituent les deux têtes de pont privilégiées pour, à partir de la Grande-Bretagne, se rendre de l'autre côté du *Channel*. Jersey, mais aussi Saint-Vaast la Hougue, escale particulièrement appréciée par les plaisanciers britanniques, viennent ensuite. L'effet archipel apparaît fort si l'on se réfère aux escales effectuées avant et après le passage à Jersey. Dans les deux cas, Guernesey arrive en tête (28 % et 35 %) devant Saint-Malo (18 % et 10 %) et Granville (13 % et 10 %). Avec Saint-Malo et Granville, auquel on peut adjoindre Carteret¹⁰⁰, les îles Anglo-Normandes entretiennent donc bien des relations dont on peut expliquer l'intensité par le caractère particulièrement attractif du bassin de croisière qu'elles structurent.

4.b. Un double tropisme, insulaire et frontalier

Le golfe Normand-Breton présente en effet une conjonction d'atouts pour la pratique de la navigation de plaisance. Celle-ci constitue une activité ancienne puisque la région a décliné les différents stades et profils identifiés plus haut. La région de Dinard/Saint-Malo, et

⁹⁹ NFO WorldGroup, *Survey on yachts visitors to Jersey, report of main findings*, 2003.

¹⁰⁰ L'absence de ce port dans l'enquête montre les limites de celle-ci puisqu'elle n'a été effectuée qu'à Saint-Hélier, alors que Gorey, situé en face de Carteret, constitue une escale de choix pour nombre de plaisanciers, continentaux ou non. D'autres mouillages de moindre importance ne sont également pas pris en compte.

à un degré moindre celle de Granville, se sont inscrites dans le modèle balnéaire, en partie alimenté – notamment pour la première – par une clientèle britannique. Mais la principale explication que nous mettons en avant tient au double tropisme, insulaire et frontalier, qui détermine le haut niveau d'activités. La région bénéficie de la présence d'îles pour la plupart étrangères, suffisamment proches pour constituer un but de croisière pour un week-end, voire une journée en ce qui concerne Chausey. On ne retrouve nulle part ailleurs sur le littoral continental français cette combinaison qui associe au plaisir d'avoir une île comme but de croisière l'intérêt de le faire dans un contexte d'altérité culturelle marquée. Cette caractéristique constitue une source de motivation de premier ordre pour les plaisanciers, qu'ils soient propriétaires de leurs bateaux ou qu'ils s'adressent à un organisme de location (Fleury, *op. cit.*). A ces avantages s'ajoute l'intérêt de la navigation. La zone cumule la présence d'îles habitées - Jersey, Guernesey mais aussi Aurigny, Serq, Herm -, de plateaux rocheux - les Minquiers, les Ecrehou, Chausey - et de nombreux « cailloux » corsetés par de puissants courants provoqués par l'ampleur exceptionnelle des marées.

Le golfe Normand-Breton recèle en son centre même des espaces que l'on pourrait qualifier de zones de navigation extrême. Les Minquiers, à une douzaine de milles au sud de Jersey, se présentent comme un plateau rocheux où n'émergent à marée haute que la Maîtresse Île, d'une surface de trois hectares, et quelques îlots dispersés sur près de 200 km². En réalité, il est constitué de milliers d'écueils qui sont autant de pièges, découvrant ou non, affleurant en fonction des horaires et des coefficients de marée toujours fluctuants. Chausey, où se pressent en fin de semaine ou à l'occasion des fortes marées des centaines de plaisanciers, procède, en moins dangereux, de la même complexité de navigation. Par ailleurs, l'accès nord-est au golfe Normand-Breton par le très périlleux raz Blanchard, entre le cap de la Hague et Aurigny, constitue en lui-même un exercice de navigation de haut niveau. Enfin, il faut préciser que le bassin de croisière est largement protégé des fortes houles de secteur ouest par la péninsule bretonne et les îles Anglo-Normandes.

Pour toutes ces raisons, la pratique de la navigation de plaisance représente bien ici un versant positif de l'ambivalence frontalière dans le contexte marin que nous étudions, ainsi que le signe de la proximité de sociétés globalement prospères. Si l'on exclut la pression exercée sur le littoral, elle apparaît comme une activité maritime détachée de toute connotation territoriale. La mer est en l'occurrence une surface de déplacement, une aire récréative, où la liberté et l'individualisme constituent des vertus revendiquées par les personnes la pratiquant de cette façon. Même si cette liberté n'est qu'apparente et doit se plier aux exigences inhérentes à la fréquentation d'un environnement contraignant, la navigation de

plaisance se distingue nettement à ce titre d'autres pratiques où la mer peut être considérée comme un espace socialisé, sujet donc à des conflits d'appropriation. La dernière partie aborde précisément la mer de cette façon, à savoir comme espace complexe et enjeu social.

Conclusion

La partie qui s'achève, directement et totalement en prise – ou aux prises - avec la pointe du *continuum* historique, s'apparente à une focalisation sur le passé proche. Cette démarche nous a notamment permis, par l'intermédiaire d'une méthodologie mêlant recours à l'entretien, à l'enquête, à la consultation de documents présentés selon différents supports, de repérer, sans référence au temps long des systèmes qui naissent et qui meurent, comment s'organisaient les divers échanges et la mise en place de réseaux. C'est une loupe temporelle que nous avons posée sur notre sujet, dans une position qui n'est pas sans rappeler celle du voyageur qui voit défiler le paysage de plus en vite au fur et à mesure qu'il se concentre sur des points de plus en plus proches de lui. Cette focalisation appliquée aux espaces étudiés et aux systèmes qui les modèlent, a conduit à une mise à vif susceptible de révéler le jeu dialectique entre leurs dynamiques internes et externes. Lorsque l'on s'approche au plus près de leur actualité, on est inévitablement confronté au temps suspendu des dossiers en instance, des décisions en attente. Pas un secteur n'échappe à cette caractéristique. Au moment où nous écrivons ces lignes, la révolution constitutionnelle se met en place à Jersey. Toujours sur l'île anglo-normande, des investisseurs veulent casser le modèle à tendance monopolistique des circuits d'importation et de distribution, et attendent avec impatience les dispositions légales qui le leur permettraient. A Port of Spain, on attend toujours la désignation, elle aussi souvent renvoyée, de la ville qui accueillera le siège de la ZLEA. Avec l'espoir de vaincre la fatalité de la dépendance, Saint-Pierre-et-Miquelon envisage, comme un remède partiel à ce mal structurel, le retour, assujéti à un accord européen, au mécanisme de transbordement qu'il expérimenta avec succès à la fin du siècle dernier. Il faut en l'occurrence distinguer le cas de Jersey, qui concerne des décisions largement mues par des ressorts internes, des deux autres qui dépendent de décisions prises ailleurs. Mais, en insistant sur ce point nous voulons mettre en évidence le fait que, dans des domaines très différents, là constitutionnel ou juridique, ici politique, là encore touchant au mécanisme complexe des codes fiscaux et douaniers, la temporalité des systèmes qui modèlent les espaces est soumise à des interactions avec d'autres qui influent sur sa marche, en ralentissant ou accélérant les temps forts. A Jersey, les

résistances s'organisent en coulisse. Les concurrents les plus crédibles de Port of Spain s'adonnent eux aussi à la pratique du *lobbying*. A Bruxelles, des voix se font entendre pour refuser le recours à des espaces dérogatoires en matière d'accès de produits de pays tiers à l'espace économique européen. Une approche au plus près de l'actualité nous a permis en l'occurrence, sans que le format de notre recherche et la multiplicité des thèmes qu'elle recouvre nous permettent de développer chacune de ces questions, d'identifier les grandes scissions qui rythment la marche des sociétés insulaires concernées. Il est cependant évident qu'il faut mettre des limites à la course à l'information. Il est donc inévitable de laisser filer le temps, et de recadrer ainsi notre travail dans une perspective historique incluant l'idée de trajectoire. C'est ce que nous ferons en conclusion, une fois cette thèse complétée par la dernière partie consacrée aux enjeux marins, thème sous-jacent et majeur d'une recherche qui s'attache à croiser les problématiques frontalières et insulaires.

QUATRIÈME PARTIE :

LA COMBINAISON ÎLE-FRONTIÈRE,

CUMUL DES CONFLITS D'APPROPRIATION DE L'ESPACE MARIN

Nous avons précédemment relevé le paradoxe qui tenait au fait que la mer n'apparaisse pas dans le titre de cette thèse, car masquée par la double référence « île » et « frontière ». Jusqu'à maintenant l'impact de la frontière sur les relations entre voisins insulaires et continentaux a mobilisé notre réflexion sans que les questions concernant l'appropriation de la mer n'apparaissent vraiment. Ainsi la deuxième partie a notamment consisté à montrer les conflits à propos des îles elles-mêmes, puis à évoquer les conséquences de la rupture politique dans les relations de voisinage. Dans la partie suivante, nous avons enrichi cette perspective historique par une focalisation temporelle sur le passé récent, où la mer pouvait apparaître incidemment comme un espace - mot dont on pourrait reprendre ici le sens d'intervalle – confiné à la fonction de surface de déplacement séparant île et continent. Il n'y était pas non plus fait mention de ligne frontière, la délimitation internationale se trouvant différée au littoral ou le plus souvent circonscrite aux portes d'entrée que constituent les couloirs des services d'immigration portuaires et aéroportuaires. Il s'agit maintenant de donner de la consistance à ce qui apparaît le plus souvent comme un vide social, espace superficiel, monochrome et continu dans les représentations cartographiques, alors que les représentations mentales font davantage état d'une vision où

« Beaucoup ne retiennent de la mer que son ouverture sur l'inconnu et que l'opportunité qu'elle offre encore de se lancer dans des voyages initiatiques. Les grands espaces océaniques apparaissent davantage comme l'exutoire d'une civilisation dominée par la technique que comme des milieux que l'on analyse la tête froide, pour ce qu'ils sont. La passion pour la nature vierge qu'expriment beaucoup de nos contemporains ne naît pas de la curiosité, mais du besoin de trouver une compensation mythique à la douillette sécurité d'existence où l'on n'est plus confronté quotidiennement à l'aventure. »

(Claval, 1997¹)

En revenant au plus près de la frontière, limite qui dans un contexte marin est à la fois invisible puisque totalement dénuée de marques dans l'espace, et concrète puisqu'il y a bien un en deçà et un au-delà, nous souhaitons en explorer la rugosité. C'est l'identification de la mer espace enjeu, approche qui relègue au second plan sa fonction de surface de déplacement que nous entreprenons ici. Cette démarche se rattache à notre sujet dans la mesure où l'hypothèse de travail a en la matière consisté à estimer que la combinaison île/frontière représente d'une part un terrain favorable à l'émergence de conflits d'appropriation et que

¹ Dans l'introduction à Roux, *op. cit.*

d'autre part cette caractéristique conduit, en raison des particularités des « territoires » convoités, à d'inévitables transgressions frontalières (cf. p. 12). Elle nous amène à nous intéresser d'abord au fait géopolitique, à la fois majeur et récent dans son accélération, que constitue la course menée par les États au partage de l'océan. C'est pour cette raison que le premier des trois chapitres de cette partie peut se définir comme un balayage historique du processus acquisitif des hommes sur l'océan global, du mythe au découpage géométrique, de la cosmogonie grecque à Montego Bay. Cette entreprise, qui pourrait à elle seule justifier la rédaction d'une thèse, sera inévitablement circonscrite au format requis par son inclusion dans ce travail. Dans le deuxième chapitre, nous verrons comment, en relation avec le d'abord très lent puis ensuite rapide processus global de tentative de territorialisation, s'est organisé le partage dans les secteurs qui nous intéressent. Enfin, le troisième chapitre sera consacré aux transgressions des frontières marines liées aux caractéristiques de la mer, espace liquide, complexe, à la fois horizontal et vertical, dont la nature des ressources de plus en plus convoitées par les hommes s'accommode mal des constructions territoriales.

Michel Roux nous rappelle que selon la cosmogonie grecque décrite dans la *Théogonie* d'Hésiode*, trois fonctions sont attribuées à la mer à travers trois « entités primordiales » engendrées par *Gaïa*, la Terre. *Okéanos* est le dieu des eaux qui limitent les terres. *Thétys*, à la fois sœur et épouse du précédent, représente la fécondité des fonds marins. Enfin, *Pontos* symbolise les flots impétueux sources d'épouvante. On retrouve l'ambivalence de la mer à la fois nourricière, terrifiante et illimitée, et aussi sa structure tridimensionnelle puisque l'on peut considérer qu'*Okéanos* et *Pontos* évoquent l'horizontalité et *Thétys* la verticalité. Si l'on revient à des considérations plus actuelles, on ne peut en effet que souligner l'importance de la mer en terme d'enjeux économiques, essentiellement halieutiques. En outre, il convient de ne pas oublier le fond marin proprement dit et son sous-sol, dont les gisements d'hydrocarbures représentent la principale source d'exploitation. C'est précisément cette prise en compte de la verticalité, au-delà de l'horizontalité de surface, qui constitue, avec la perspective historique, l'un des intérêts de cette partie. Celle-ci s'inscrit dans une réflexion géopolitique sur la mer qui s'articule à différents niveaux de l'échelle spatiale, de l'échelon global des cadres juridiques à vocation universelle issus des conventions internationales, à l'échelon local des conflits entre pêcheurs sur une zone déterminée, en passant par les stratégies nationales concurrentielles. La prise en compte des différents intervenants à tous les niveaux de l'échelle géographique, combinaison selon nous des échelles spatiale et sociale, constitue donc ici plus que jamais la règle.

CHAPITRE I
DES ENTRAVES À LA NAVIGATION AUX DÉLIMITATIONS

S'approprier la mer, c'est d'abord au cours de l'histoire l'avoir parcouru progressivement en tout sens, en avoir de proche en proche éprouvé tous les parages, pour employer un mot courant dans le vocabulaire du marin et dont l'imprécision rend bien compte du caractère empirique que peuvent recéler les entreprises maritimes. Les recherches de nouvelles routes, au-delà du caractère épique que peuvent prendre les récits qui les relatent, s'inscrivent forcément dans un objectif *in fine* commercial, dans une volonté de créer des courants d'échange. D'un point de vue historique, on peut distinguer deux types de causes susceptibles de contrarier les déplacements ainsi motivés sur la mer. Il s'agit d'une part de la limitation longtemps imposée aux marins en raison de l'impossibilité de naviguer face au vent et d'autre part des entraves à la navigation liées à des actions humaines de nature coercitive.

1. Les entraves à la navigation

1.a. Les contraintes nautiques

En ce qui concerne le premier type d'explication, la mer a en effet longtemps été un espace fortement anisotrope en raison des contraintes de déplacement inhérentes aux limites de la navigation à voile. Les récits de voyages dans l'Antiquité font ainsi souvent état de longues attentes liées à des vents contraires qui interdisent la sortie du port. La conjugaison de l'intuition, du hasard parfois, et de la maîtrise technique peut expliquer l'accès progressif à une partie de plus en plus vaste de l'océan global. Par exemple, quelques avancées décisives dans les explorations maritimes de la fin du XVe siècle doivent beaucoup à l'initiative de capitaines ou de pilotes portugais comprenant qu'il fallait aller chercher au large les vents favorables. Les marins du roi Henri le Navigateur sont ainsi probablement les premiers Européens, si l'on met à part les aventures scandinaves dont nous savons encore relativement peu de choses, à rompre sciemment avec la tradition de la navigation à vue de terre. En 1488, le Portugais Bartolomeu Dias franchit le cap des Tempêtes, baptisé plus tard cap de Bonne-Espérance, après avoir effectué une *volte*, c'est à dire une boucle vers le large, l'éloignant de plusieurs milliers de kilomètres à l'ouest des côtes africaines, afin de mieux y revenir en contournant l'anticyclone de Sainte-Hélène et de profiter ainsi des vents d'ouest que sa position génère (Bouchon G., 1997). Ces contraintes sont vaincues au fil des siècles d'abord grâce aux avancées techniques touchant à la navigation à voile, et de façon encore plus décisive ensuite par l'avènement de la propulsion à vapeur. Mises à part ces considérations

nautiques, les entraves à la circulation maritime tiennent à des actions coercitives dont on peut distinguer deux faciès, l'un étant le fait d'initiatives privées que l'on peut regrouper sous le terme de piraterie, l'autre résultant de volontés politiques de contrôler la mer.

1.b. La piraterie

« Rares sont les mers que n'ont pas sillonnées les escadres noires. Si les images du passé laissaient leurs empreintes dans les transparences de l'air, tous les horizons marins seraient infestés du charroi des nefes pirates. (...) »

On ne sait rien pour Neandertal mais il est probable que les pirates sont nés en même temps que la navigation, cinq millénaires avant Jésus-Christ, dans les parages de l'Arabie. »
(Lapouge G., 1987)

Même si la définition de la piraterie et du cadre juridique de son éradication est une chose moins aisée qu'il n'y paraît au premier abord (Voelckel M., 2000), l'étymologie² ne laisse pas de doute sur sa nature fondamentale. Dans la Grèce antique et dès l'époque mycénienne, la piraterie ne se distingue pas de la razzia puisque celle-ci peut se définir comme un raid effectué sur terre par des hommes venus de la mer (Corvisier N., 2002). Mais les pirates prennent aussi et surtout leurs aises en mer, guettant dans les recoins côtiers la bonne fortune qui pourrait passer à proximité sous la forme d'un bateau rempli de marchandises et/ou de passagers destinés à alimenter les marchés d'esclaves. Notre objectif n'est pas ici de proposer une énième lecture d'un phénomène abondamment décrit, mythifié, mis en scène, mais plutôt de le mentionner comme une forme primitive de coercition maritime, comme l'expression d'un pouvoir sur la mer que ses pratiquants partagent avec les autorités légales selon un rapport de forces qui, même si il leur est globalement et historiquement défavorable, n'a jamais conduit à sa disparition totale.

La perpétration - et la perpétuation - d'actes de piraterie révèlent en effet la difficulté des États à parvenir à contrôler la mer ou à tout le moins les routes maritimes. Cette considération peut s'appliquer à toutes les périodes de l'Histoire. A un pouvoir fort et déterminé à lutter contre ce qui est généralement considéré comme un fléau, correspond une baisse d'activité de la piraterie. Que le pouvoir y trouve quelques avantages ou qu'il soit en crise, et cette pratique interstitielle reprend de la vigueur. Les témoignages les plus anciens en la matière concernent logiquement la Méditerranée, dont les populations littorales considèrent la piraterie comme une activité normale, que ce soit aux époques de domination des

² Le mot « pirate » et ses dérivés viennent du grec *peiratès* (« saisir violemment »).

civilisations grecque ou romaine (Reddé M., 1986). Dans un contexte méditerranéen marqué le plus souvent d'un point de vue géomorphologique par la difficulté des liaisons terrestres, les intérêts vitaux d'un pouvoir efficient passent par la maîtrise des routes commerciales maritimes. La réponse de la puissance publique ne peut donc être que celle de la fermeté. Le mandat donné à Pompée en 67 avant J.-C. en fournit un excellent exemple. Lorsque la pratique parfois tolérée de la piraterie³ prend une ampleur de nature à compromettre les approvisionnements de Rome, le consul obtient par la *Lex Gabinia* le pouvoir sur toutes les mers et côtes de la République ainsi que des moyens nautiques particulièrement importants susceptibles de lui permettre d'accomplir sa mission. Trois mois lui suffisent, sinon pour faire disparaître totalement le fléau en Méditerranée, tout au moins pour le circonscrire à un niveau acceptable. Pendant ce temps, les mers extérieures, impossibles à contrôler dans leur intégralité, sont toujours le théâtre d'exactions maritimes. Plus tard, vers le début du III^e siècle, au déclin de l'Empire correspond mécaniquement une recrudescence du phénomène. On pourrait à l'envi identifier ce modèle à différentes époques et dans beaucoup de secteurs sur les mers du globe. Ce principe universel, qui ne constitue pas une exclusivité de l'espace marin puisqu'il n'est pas après tout pas fondamentalement différent de ce qui se passe sur terre, se résout finalement à un problème de police. Sa pérennité pose cependant la question – qui sera également présente dans d'autres thèmes liés à la mer – du hiatus entre d'une part la forte pression de la part des États sur la mer de plus en plus considérée comme un espace territorialisé, et d'autre part la réalité de leur contrôle sur ce territoire décrété. En effet, au début du XXI^e siècle, la piraterie est loin d'être un phénomène uniquement bon à alimenter les « pièges à rêves⁴ » tels que peuvent apparaître des éléments de représentation emblématiques comme le trésor enfoui sous les cocotiers ou l'attribut de liberté attaché à son image. Elle s'impose toujours comme un fléau révélant les failles des constructions territoriales appliquées à la mer. Ainsi, même si elle n'est pas absente d'autres parties du monde comme les Caraïbes ou certains secteurs du littoral africain, c'est en Asie du Sud-Est et notamment dans le détroit de Malacca que s'est plus particulièrement développée sa version moderne (Frécon É., 2002). A proximité de Singapour, l'un des plus grands ports de commerce mondiaux, l'arrêt d'agressions parfois perpétrées à l'encontre de très gros navires représente, malgré les volontés affichées de s'attaquer fermement et conjointement au problème, un objectif apparemment hors de portée des efforts conjugués des autorités

³ Par exemple vers le milieu du deuxième siècle avant J.-C., lorsqu'elle représentait une bonne filière de main d'œuvre bon marché pour les grands propriétaires terriens romains (Reddé, *op. cit.*).

⁴ Selon le mot de François Nourissier, en quatrième de couverture de l'ouvrage de Corbin *op. cit.*

indonésiennes, malaises et singapouriennes⁵. Les données émanant du Bureau Maritime International⁶ font état d'une évolution favorable au cours du premier semestre 2004 puisque 182 agressions ont été enregistrées contre 234 pour la période correspondante en 2003⁷. Mais il reconnaît également que, parallèlement, le mode opératoire prend un caractère plus violent. L'affrontement de deux logiques, l'une à vocation universelle s'appuyant sur la nécessaire lutte contre cette forme précise de délinquance, l'autre exprimant un principe de souveraineté nationale dont les États sont généralement peu enclins à céder une partie, peut probablement en partie expliquer de telles poches de résistance du banditisme maritime international.

Pouvant se définir comme une synthèse entre appropriations individuelle et collective de la mer, formalisée par l'intermédiaire d'un contrat – la lettre de marque – limitée dans le temps et quant aux victimes désignées, la course représente un compromis légalisé entre la violence *a priori* illégitime d'un particulier et la violence légitime de l'État. Les limites entre piraterie et course ont parfois été difficiles à cerner. Cette confusion peut s'expliquer par le recours à des stratégies indirectes dans le cadre de conflits entre puissances, notamment européennes. Jusqu'au début du XIXe siècle, celles-ci peuvent être amenées à couvrir les agissements de leurs ressortissants y compris en dehors des périodes de guerre. Le glissement, de l'étroite communion entre l'aventurier et le souverain du type Drake/Elizabeth 1^{ère} à la fin du XVIe siècle, vers la répression qui prévaut au XVIIIe siècle pour les écarts de conduite, est progressif. Mais contrairement à la piraterie, la pratique de la course a, à notre connaissance, totalement disparu. L'une et l'autre représentent un versant destructeur de l'appropriation de l'espace marin. A ce titre, et en tant que pratiques circonstanciées caractérisées par la violence, elles nous intéressent moins que la quête territoriale raisonnée de l'océan global entreprise par les États. C'est cette entreprise, collective et prométhéenne, marquée par les reculs et des avancées balbutiantes inhérentes à la complexité de la tâche consistant à prétendre au contrôle de la mer, que nous allons maintenant aborder. Nous allons d'abord distinguer ce qui tient encore de la coercition de ce qui procède de la mise en place d'un principe universel.

⁵ « Singapore, neighbours seeking to stop pirates », *The Nation*, Bangkok, 12/02/01, vol. 26, n° 49 237.

⁶ Fondé en 1981, le Bureau Maritime International est une division de la Chambre de Commerce Internationale. Il est considéré comme un observatoire et un outil de lutte contre tous types de délinquance maritime. Les rapports qu'il publie sont disponibles sur le site www.icc-ccs.org.

⁷ Pour relativiser ces progrès, on peut signaler par exemple que la marine de la République des Philippines avait relevé 139 actes de piraterie dans ses eaux territoriales pour l'année 1998 alors que le Bureau Maritime International n'en mentionnait que 6 (Kane et Passicouset, *Le Monde Diplomatique*, juin 2000).

1.c. Les coercitions étatiques

Remontons à l'Antiquité avec toute la prudence voulue en raison de la différence de conception de l'État qu'elle présente avec l'époque moderne. On sait que de grands auteurs romains comme Virgile, Cicéron, Ovide ou Sénèque se sont penchés sur la question de la liberté des mers (Potter P., 1924). Si certaines interprétations de leur pensée divergent, il semble que le point de vue commun aux auteurs antiques soit que, par volonté divine, les peuples n'aient pas été pourvus chacun de la totalité de ce dont ils ont besoin, ce qui implique l'absolue nécessité de commercer. Sénèque voit même dans le fait que le vent puisse souffler dans toutes les directions, rendant possible la navigation tous azimuts, la preuve de cette volonté (Grotius, 1609). Selon ce raisonnement, les dieux ont voulu la complémentarité des peuples comme en témoigne la distribution inégalitaire et différenciée de leurs ressources. Les entraves à la liberté de naviguer donc de commercer constituent un manquement à leur désir. En fonction de ces considérations, la mer ne peut être soumise à une appropriation exclusive de façon unilatérale. Mais les visées hégémoniques régionales puis globales qui émanent des puissances maritimes battent pour longtemps en brèche cette idée d'une mer ouverte à tous sans entraves. Cependant le contexte dans lequel les Grecs et les Romains dominèrent tour à tour la Méditerranée ne se caractérise pas par un système de confrontations et d'accords entre nations indépendantes. Les premières revendications de souveraineté maritime dans un contexte inter étatique se manifestent en Europe plusieurs siècles plus tard.

Au Moyen-Âge, les puissances qui s'essayaient au contrôle de la mer le font à la mesure de leurs possibilités, c'est à dire sur des espaces marins réduits ou semi-fermés. Ainsi la République de Venise, dont on connaît l'efficacité de l'organisation de la flotte toute au service du développement commercial, tente-t-elle d'exercer sa souveraineté sur l'ensemble de l'Adriatique. En lançant un anneau dans la mer et en prononçant les paroles *Desponsamus te mare, in signum veri perpetuique domini* (« Nous t'épousons, ô mer, en signe de domination véritable et éternelle ») lors de son mariage annuel avec la mer, le doge de Venise se livre à un exemple grandiose d'appropriation symbolique (De Pauw F., 1965). Dans les golfes méditerranéens de Gênes et du Lion, ses rivaux Gênois délivrent moyennant rétribution des autorisations de commercer. Pendant plusieurs siècles, la Baltique, autre mer semi-fermée, est le champ de luttes hégémoniques entre le Danemark et la Suède.

En ce qui concerne l'Angleterre, il semble que l'idée du contrôle des mers était déjà exprimée sous le règne de Jean Sans Terre au XIII^e siècle (Liebermann F., 1894). Mais, même si les souverains anglais portent le titre de *Lord of the Seas*, ils ne possèdent pas de

droits reconnus sur les mers (De Pauw, *op. cit.*). Avant le XVII^e siècle, rien ne permet d'affirmer que cette auto proclamation s'accompagne de pratiques coercitives susceptibles de limiter la navigation ou la pêche à proximité des côtes anglaises. Le terme de *mastery* (« maîtrise ») employé pour qualifier la relation de la puissance anglaise à la mer semble indiquer plus une compétence, une excellence due à la familiarité que des velléités d'appropriation ou des possibilités de contrôle.

Les conflits maritimes régionaux trouvent des prolongements et des horizons élargis dans les mers lointaines à l'occasion de l'immense mouvement d'expansion des nations européennes qui se met en œuvre à partir de la seconde moitié du XV^e siècle. Ainsi, la compétition entre l'Espagne et le Portugal, les deux puissances les plus précoces dans l'ambition expansionniste, fait l'objet en 1493 d'un arbitrage du pape espagnol Alexandre VI. Son objectif est d'attribuer exclusivement les terres découvertes au cours des expéditions aux deux nations ibériques tout en évitant les conflits entre deux États très catholiques. Dans ce but, il trace dans la bulle *Inter cætera* une « ligne de marcation » méridienne passant à 100 lieues à l'ouest de « n'importe quelle île des Açores ou du Cap Vert » (Godechot J., 1947). Ceci vient en contradiction avec la réaffirmation du principe de liberté des mers exprimée par son lointain prédécesseur Alexandre III dans une lettre aux Gênois en 1169. Un an plus tard, à Tordesillas^{*}, les souverains portugais et espagnols entérinent cette décision, qui accorde aux premiers les espaces situés à l'est d'une ligne repoussée à 370 lieues à l'ouest des îles du Cap Vert, comprenant donc l'accès aux côtes brésiliennes et africaines, alors que l'ouest est dévolu aux seconds. A vocation exclusive pour les autres puissances européennes, elle fait l'objet des plus grandes réserves de la part de la France et de l'Angleterre. La plaisante demande de François 1^{er} au cardinal de Tolède en 1541 « *Le soleil luit pour moi comme pour les autres, et je voudrais bien voir l'article du testament d'Adam qui m'exclut du partage* », exprime, au-delà de la traditionnelle indisposition des souverains à l'égard des ingérences papales, une réaffirmation du principe de la *res communis*⁸.

L'accord entre l'Espagne et le Portugal rencontre au sein même de la nation espagnole des oppositions de la part de grands juristes, et en tout premier lieu du dominicain Francisco de Vitoria^{*}, professeur à l'université de Salamanque, théoricien du droit naturel et du droit des gens qui en découle. Le traité de Tordesillas a entériné une avance des royaumes ibériques dans leur projection outre-mer. Mais il est contesté au fur et à mesure de l'émergence maritime des autres nations européennes. Il offre l'exemple de la caducité des velléités

⁸ Le principe juridique de *res communis* (« chose commune ») appliqué à la mer remonte au code justinien, compilation du droit romain établie sous l'égide de l'empereur éponyme au VI^e siècle.

d'appropriation de la mer dans la mesure où elles concernent un espace dont et la délimitation et l'occupation s'avèrent impossible et de toute façon non juridiquement fondée sur une base multilatérale. Ce ne sont pas les traités issus de la connivence entre la papauté d'une part et l'Espagne et le Portugal d'autre part qui freinent la volonté d'expansion atlantique des autres puissances maritimes en devenir que sont notamment l'Angleterre et la France. L'avantage des nations ibériques peut alors s'expliquer par leur situation géographique favorisant une maturation progressive et précoce d'une vision expansionniste vers l'outre-mer, et contrairement aux Français et aux Anglais, par leur non implication dans l'interminable Guerre de Cent Ans. Mais la volonté de conserver cet avantage constitue une prétention sans fondement juridique, de surcroît irréaliste en matière de police.

Cette question de la liberté de navigation prend un tour décisif au cours de la première moitié du XVII^e siècle. Elle débouche en quelques décennies sur un changement de problématique en ce qui concerne la question de l'appropriation de l'espace marin. On passe de la question de la liberté de naviguer dont le principe sera de moins en moins discuté au cours des siècles suivants, hormis bien entendu en période de guerre, à la question de la délimitation de la mer et à la fin juridique de la mer *res communis*.

2. Un changement de paradigme : de la question de la liberté de naviguer vers celle du partage de la mer

2.a. Le *Mare Liberum* de Grotius

*Osez-vous bien encore interdire les eaux ?
Mais l'usage des eaux est commun ; la nature
N'a certes point soumis à des maîtres nouveaux
Ni le soleil, ni l'air, ni l'onde qui murmure ;
Ce sont des dons publics que le ciel nous a faits ...*

(Ovide, *Métamorphoses*, liv. VI)

Le 25 juin 1603, dans le détroit de Malacca*, décidément haut lieu de l'insécurité maritime, l'amiral hollandais Van Heemskerck navigant pour le compte de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales se rend maître d'une caraque* portugaise chargée d'une précieuse cargaison de porcelaines et de soieries de Chine. La prise est ramenée et vendue dix-huit mois plus tard aux Pays-Bas. Or, ce comportement de corsaire est largement réprouvé

dans un pays où d'austères sectes protestantes exercent une forte influence. Les mesures de rétorsion financières, notamment la vente massive d'actions de la compagnie, mettent alors en péril sa survie, alors qu'elle constitue un puissant instrument au service de la politique expansionniste des Pays-Bas en Asie. C'est dans ce contexte, avec par ailleurs en toile de fond l'émergence de velléités de contrôle de la mer du Nord par l'Angleterre, que des membres de la compagnie, ayant des « inquiétudes d'honnêteté⁹ », demande au jeune et brillant juriste Hugo de Groot dit Grotius de rédiger une justification *a posteriori* de l'action de Van Heemskerck. Il s'agit donc d'une part de fournir un *quitus* juridique à la compagnie pour une action ponctuelle et d'autre part, d'un point de vue plus général, de consacrer le principe de liberté de la mer, indispensable aux intérêts des Provinces-Unies, puissance marchande de premier plan en ce début du XVIIe siècle. Il en sort le traité *De jure Praedae Commentarius* (« Commentaire sur la Loi des Prises et Butin ») qui n'est publié que beaucoup plus tard, en 1668, après sa découverte fortuite quatre années auparavant. Mais le chapitre XII, intitulé *Mare liberum sive de jure Batavis competitad Indiana commercia dissertatio*, est diffusé dès 1609 afin de clarifier notamment auprès de l'Espagne la position hollandaise dans les eaux asiatiques. L'auteur y accrédite, sans y faire allusion explicitement, la prise de la *Santa Catarina* en estimant que c'était un acte de légitime défense dans la mesure où les Portugais menaient dans les îles de la Sonde une politique visant à exclure toute autre nation européenne du rémunérateur commerce des épices. D'une manière générale, le raisonnement de Grotius s'articule autour de la reconnaissance du droit naturel et du droit des gens, dans la lignée de Vitoria et du professeur de droit d'Oxford Alberico Gentili*. Cette pensée est très attachée au principe sacré de la libre circulation et de l'impossibilité de faire tomber dans des domaines privés des éléments tels que l'air et la mer. Elle découle du principe justinien, inspiré des penseurs romains évoqués plus haut, et ceci même si l'histoire romaine est semée de conflits et de domination maritimes, notamment avec Carthage (Decret F., 1977), qui s'énonce ainsi : *mare natura omnibus patet et communis eius usus omnibus est, ut aëris* (« La mer est ouverte à tous en vertu de sa nature et son usage est commun à tous, de la même manière que l'air »).

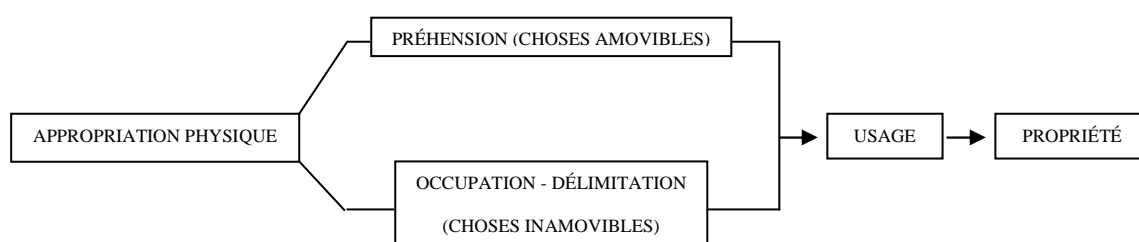
Dans *Mare Liberum*, Grotius réfute d'emblée l'autorité du pape, auquel il dénie tout pouvoir temporel et toute qualification pour octroyer à telle ou telle puissance une portion de la mer comme de la terre d'ailleurs. Mais il dénonce surtout les comportements à tendance hégémonique des Portugais et démonte leur argumentation. Grotius avance deux propositions

⁹ Simone Goyard-Fabre, avant-propos à la réédition par le Centre de philosophie politique et juridique, URA-CNRS, Université de Caen, 1990.

qui lie indéfectiblement libertés de naviguer et de commercer : la mer est libre, le commerce est libre. Il dénie aux Portugais ou à toute autre nation une quelconque souveraineté sur la mer dans la mesure où ils ne peuvent fournir la moindre preuve d'occupation. Cette notion d'occupation est mise en avant pour justifier la souveraineté. Or, occuper la mer est chose impossible. Grotius, dans une réponse datant de 1615 au professeur anglais William Wellwood qui critiquait son *Mare Liberum*, considère une seule possibilité pour laquelle une appropriation privée de la mer peut s'effectuer. Il s'agit du cas où la mer pénétrerait à l'intérieur des terres à la suite de travaux, exception qui peut s'expliquer par les aménagements entrepris par les Hollandais pour modifier le trait de côte par endiguement. C'est le second manquement au principe de non souveraineté sur les mers, après celui concernant les criques (« *diverticulum* ») dont il reconnaissait la possibilité de la privatisation dans le *Mare Liberum* (De Pauw, *op. cit.*).

Grotius réfute également toute prétention portugaise à s'ériger en unique partenaire des peuples indigènes en matière commerciale. Il s'appuie sur le fait que les Portugais ne peuvent avancer le moindre titre de propriété sur des terres qui ont déjà leurs propres souverains et systèmes légaux. L'argument de l'antériorité de la découverte, avancé par le Portugal, est également balayé puisque le juriste rappelle que Perses, Arabes et Vénitiens avaient déjà parcouru les contrées concernées. Il s'attache ensuite à décrire l'évolution du concept de propriété. Il apparaît que celui-ci s'est progressivement étendu de choses consommables à des éléments immuables. Le domaine public a pu devenir privé de deux façons. S'il s'agit de choses amovibles, comme par exemple de la nourriture issue d'une cueillette, l'appropriation se fait par préhension. Pour ce qui est inamovible, elle résulte de quelque construction ou délimitation qui détermine une occupation. Ce qui est approprié à l'usage de quelqu'un finit par être à lui complètement. De toute évidence, la mer n'entre pas dans ce cas de figure.

Figure 25 : De l'appropriation à la propriété selon Grotius



Le juriste hollandais met en relation l'appropriation physique, l'occupation, la délimitation et la propriété. L'appropriation de choses inamovibles ne peut résulter que de l'occupation. Or l'occupation de la mer est impossible puisque sa délimitation l'est également. Il insiste sur ce fait en soulignant, avec ce que l'on pourrait qualifier de la fausse candeur, que d'une part les Portugais n'ont jamais occupé la mer avec des garnisons frontalières¹⁰, et que d'autre part en aucun cas une ligne imaginaire - pensons au traité de Tordesillas - ne peut être considérée comme une frontière dans la mesure où il n'y a pas matérialité de l'appropriation. Avoir tracé une route maritime avant les autres ne peut être assimilé à une occupation.

« Mais les Portugais ont-ils donc entouré cette mer de barrières, comme nous entourons nos champs, et de manière à pouvoir en exclure ceux qu'ils voudraient ? (....) Où donc est cette appréhension matérielle sans laquelle ne peut commencer aucune propriété ? (....) Que si les Portugais appellent occuper avoir navigué avant d'autre et leur avoir en quelque sorte ouvert la voie, qu'y a-t-il de plus ridicule ? Car, puisqu'il n'y a aucune partie de la mer où quelqu'un ne soit entré le premier, il s'ensuivra que, depuis longtemps toute la navigation aura été occupée par quelqu'un. Ainsi, partout nous nous excluons réciproquement. Pourquoi ceux qui ont fait le tour du globe ne diraient-ils pas avoir acquis le domaine de tout l'Océan ? Mais personne n'ignore qu'un navire qui traverse la mer n'y prend pas plus de droit qu'il n'y laisse de trace. »

(*Mare Liberum*, p. 690)

Grotius montre ici ce qui distingue fondamentalement l'espace marin de l'espace terrestre. Le sillage, trace éphémère du passage d'un navire ne saurait tenir lieu de rite fondateur, contrairement par exemple au sillon tracé par la charrue établissant aussi bien la matérialité du pourtour de la future ville romaine que l'appropriation symbolique.

2.b. La position anglaise

Cette conception se heurte non seulement aux visées ibériques mais également à la position anglaise. Celle-ci a, selon certains historiens, évolué vers 1600, à l'avènement des Stuart sur le trône d'Angleterre (Fulton T., 1911). La dynastie précédente des Tudor était, jusqu'à sa dernière représentante Elizabeth 1^{ère}, demeurée attachée au principe de la liberté des mers. L'arrivée des Stuart coïncide avec un revirement de la doctrine anglaise. Tout au

¹⁰ Grotius, *op. cit.*, p. 34.

plus, les Anglais acceptent-ils de la partager avec leurs voisins orientaux Hollandais et Scandinaves en mer du Nord. En revanche, ils ne se reconnaissent pas d'*alter ego* vers les trois autres points cardinaux. On peut naviguer sur les mers mais on doit respecter la juridiction anglaise. Les prétentions britanniques sur l'espace marin sont théorisées sous le règne de Charles 1^{er} par Thomas Selden*. Celui-ci compose en 1635 l'ouvrage intitulé *Mare clausum, seu De dominio maris libri duo*. Contrairement à la position de Grotius, et à ce titre son *Mare Clausum* résonne bien comme une réponse au *Mare Liberum* du Hollandais, il y affirme que l'on peut répondre par l'affirmative à la question de savoir si quelqu'un peut s'approprier la mer. Même s'il concède que, comme n'importe quelle chose, elle appartenait originellement à tous, Selden estime que, par lois et coutumes, elle devint plus tard la propriété des princes. Partant de là, des arguties historiques l'autorisent à affirmer que la souveraineté de la Couronne britannique sur les mers était avérée par une « longue et continue possession ».

L'Angleterre apporte donc sa contribution au débat sur la liberté de naviguer dans un sens opposé à celui des théoriciens hollandais, Grotius d'abord, Graswinckel et Pontanus ensuite. En outre, ses conflits avec les Pays-Bas dans le domaine halieutique contribuent au changement de problématique de la question de l'appropriation et de la territorialisation de l'espace marin. La question de la délimitation, condition *sine qua non* selon Grotius de la revendication territoriale, va finir par se poser et s'imposer à propos des conflits de pêche. On peut la relier avec l'un des développements tardifs de sa pensée. En effet, il justifie l'appropriation donc la délimitation lorsque celle-ci est rendue nécessaire par l'obligation d'en restreindre l'usage pour éviter l'abus que peut entraîner la surexploitation. Or c'est précisément cette problématique qui émerge à la même époque en ce qui concerne la pêche. Les conflits ne datent bien entendu pas de cette époque dans le domaine halieutique mais leur acuité entre puissances voisines impose alors inévitablement une remise en cause du principe de *res communis* en ce qui concerne la mer.

2.c. La question halieutique : à la genèse du processus de partage de la mer

En raison des évolutions dans les habitudes de consommation liées aux options théologiques prises sur l'île, la pêche anglaise est en crise vers 1600. Des mesures de protection des pêcheurs nationaux comme l'interdiction d'acheter du poisson aux étrangers sont régulièrement contournées. D'autres stratégies plus efficaces sont donc recherchées. Le fondateur de la dynastie des Stuart, Jacques 1^{er} est originaire d'Écosse, où, contrairement à

l'Angleterre, les pêcheurs étrangers sont interdits d'exercer. De plus, l'idée selon laquelle le dynamisme de la pêche est un indicateur significatif de la puissance d'un pays est fréquemment avancée. A ce titre, l'exemple hollandais est particulièrement probant. L'opinion anglaise, alimentée par de nombreux pamphlets, estime que l'interdiction faite aux étrangers de pêcher « dans les eaux britanniques » à moins qu'ils ne s'acquittent de lourdes taxes, apparaît comme une solution particulièrement adaptée. En mars 1609, le Conseil privé du roi porte à la connaissance de tous que

« à partir du mois d'août suivant, aucune personne d'aucune nation (...) ne sera autorisée à pêcher dans les eaux et le long des côtes de Grande-Bretagne, d'Irlande et des autres îles adjacentes (...) à moins qu'il n'ait dûment demandé et obtenu des licences délivrées par nous ».

(De Pauw, *op. cit.*)

Le contexte international de l'époque, et en tout premier lieu l'assassinat du roi de France Henri IV en 1610, ne permet pas aux négociations d'aboutir et conduit les Anglais à surseoir à l'application de ce principe qui est réaffirmé en 1635 par l'intermédiaire de Selden par Charles 1^{er}. Là encore, il semble que les Anglais n'eurent pas dans un premier temps les moyens de police nécessaires et un rapport de forces suffisamment favorable par rapport aux Hollandais pour imposer leurs vues. Quoiqu'il en soit, l'agitation de la première moitié du XVII^e siècle, que l'on peut estimer des montées en puissance anglaise et hollandaise au détriment des royaumes ibériques, annonce la fin du *mare continuum* et du principe de la *mer res communis*. Ce principe a été, tout au moins théoriquement, respecté lorsqu'il s'appliquait à la surface de la mer. Il n'est plus adapté quand l'objet des litiges représente les ressources de l'élément marin dans sa profondeur, à savoir les richesses en poissons. La distinction que fait Grotius entre d'une part les choses communes ne pouvant pas faire l'objet d'un titre de propriété comme la mer ou l'air et d'autre part les choses communes qui peuvent être appropriées (« les bêtes sauvages ») est à ce titre édifiante. A sa manière, elle est révélatrice de l'ambivalence de la mer, à la fois surface de déplacement qui doit être ouverte à tous et champ d'activité halieutique dont l'accès peut être modulé. Cette dualité préfigure la complexité des processus d'appropriation et de territorialisation de l'espace marin et ceci, avant que n'émergent d'autres enjeux, énergétiques et environnementaux.

2.d. Des limites ? Oui, mais lesquelles ?

Le principe d'une délimitation de la mer fait donc son chemin au début du XVII^e siècle. On peut même estimer que l'œuvre de Grotius, passé dans la postérité comme le théoricien du *Mare Liberum* valide l'évolution de la problématique de la liberté des mers. Son œuvre de jeunesse, bien que totalement vouée à la défense des intérêts hollandais, est, au-delà des arrière-pensées partisans qu'il faut toujours garder présente à l'esprit, un plaidoyer pour la totale liberté des mers en accord avec la compilation justinienne. Cependant, ses productions postérieures laissent apparaître une conception moins tranchée. Ainsi, dans *De Jure Belli ac Pacis* (1625), il reconnaît la possibilité de prendre possession des baies et des détroits, qui sont éventuellement délimitables, contrairement à la haute mer.

Des références peu fiables

Reste maintenant à définir les modalités de la délimitation de la mer. La prétention anglaise à étendre sa souveraineté sur les mers jusqu'aux limites des continents est irréaliste et les Anglais comme les autres doivent réfléchir à d'autres solutions. Or, si le bornage de la terre est chose en général possible, il en est tout autrement de la mer. Au moins deux références ont été évoquées. L'une et l'autre témoignent de la difficulté des protagonistes à proposer des solutions satisfaisantes. En effet, les Hollandais, lors de la querelle sur la pêche aux harengs qui les oppose aux Anglais vers 1595, proposent de se référer à la règle de la portée de canon. Cette solution est ensuite régulièrement envisagée, notamment lorsqu'il s'agira de protéger les pays côtiers neutres des conflits entre puissances. On voit tout de suite les problèmes qu'elle pose. La portée de canon n'est pas, en fonction des progrès technologiques, une distance invariante et ne saurait constituer un étalonnage fiable à long terme. L'ordre de Jacques 1^{er} intimé aux pêcheurs anglais est encore plus sujet à caution et à interprétation douteuse. Il leur ordonne en effet de ne pas pêcher à vue des côtes de l'archipel danois des Féroé. Vouloir prendre la vue humaine pour délimiter un territoire de pêche, c'est prendre beaucoup de risques d'interprétations contradictoires, puisque la zone exclusive de référence peut varier en fonction des conditions atmosphériques, du relief côtier, ou encore de la vue du marin !

L'émergence de la limite des trois milles

Ce qui vient d'être écrit montre le décalage entre la nécessité de légiférer et le manque d'outils pour y parvenir. Ceci explique peut-être la très lente mise en place d'une règle que la

plupart des États finissent par reconnaître. Les principaux parmi eux, y compris la toute jeune nation américaine en 1793, ne se mettent en effet d'accord que vers la fin du XVIII^e siècle pour fixer la limite des eaux territoriales à trois milles marins des côtes soit environ 5,5 km. Cette disposition ne sera jamais une règle internationale ratifiée, mais a été progressivement admise et adoptée pendant presque deux siècles. Le fait qu'elle représente, même de façon incomplète, la première référence largement reprise à l'échelon mondial, incite à s'arrêter sur les modalités de sa mise en œuvre.

Celles-ci ont été étudiées par H. S. K. Kent (1954). S'appuyant sur Wyndham Walker (1945), il estime que la filiation entre d'une part la règle de la portée de canon et d'autre part la limite des trois milles n'est pas établie. Elles diffèrent selon lui essentiellement par leur origine. La première est une revendication des pays méditerranéens ainsi que de la Hollande alors que la seconde est portée par les nations scandinaves. La distance de quatre milles nautiques, réclamée par les Danois, et de trois milles par les autres apparaît comme étant une déclinaison de la notion de lieue, norme assez floue mais considérée comme « pratique » (« *convenient* ») dans le cadre d'évaluation de distance en mer. Cette notion de lieue est d'un usage délicat en raison des distances différentes qu'elle représente selon les protagonistes. Dans le *Grand Larousse Encyclopédique*, on en relève onze dont la longueur varie de 3,898 à 7,407 km. En se tenant à la lieue marine, le même ouvrage fait référence à la vingtième partie d'un degré soit 5,556 km, ce qui équivaut à trois milles marins. Mais la lieue marine peut varier selon l'État. Ainsi, en 1756, un différend à propos de la prise par un corsaire français d'un bateau anglais à proximité des côtes danoises oppose la France au Danemark. Les Scandinaves prétendent que la longueur d'une lieue marine n'équivaut pas au vingtième de degré comme l'estiment les Français mais à un quinzième, ce qui élargit leur zone exclusive en la portant à 7,408 km. Quoi qu'il en soit, la règle des trois milles peut être considérée comme un compromis entre la règle de la portée de canon et la mesure en milles d'une ceinture d'eaux territoriales. Le qualificatif de « territoriales » est d'ailleurs dans un premier temps impropre. il s'agit plutôt, en se faisant reconnaître une ceinture de neutralité, de se prémunir des actions de guerre ou des agissements de corsaires armés par des puissances belligérantes. Ce glaciis, auquel les principales puissances européennes vont progressivement se rallier au cours du XVIII^e siècle, est reconnu essentiellement en relation avec les doléances des Danois, puissance moyenne dans le contexte maritime européen. Ils renoncent à considérer la lieue à quatre milles nautiques, dans la mesure où le principe de la zone neutre est accepté par les grandes puissances. Il se trouve, pour alimenter la confusion que cette distance de trois milles nautiques, représente approximativement à cette époque la portée de

canon. Kent estime donc que la règle des trois milles est une construction issue d'une part de la contribution danoise pour le principe de la ceinture continue et française pour sa largeur.

Cette difficile mise au point ne doit pas faire oublier que la limite des trois milles a rencontré un grand succès et qu'elle constitue le premier élément d'un processus qui s'est complexifié au fur et à mesure de la prise de conscience par les États du fait que malgré son caractère discontinu, la mer était susceptible de faire l'objet de partage.

3. Les constructions internationales

Les querelles du début du XVII^e siècle marquent un tournant majeur dans la mesure où, malgré les innombrables remises en cause liées aux successions de conflits entre puissances européennes, elles mettent à jour l'idée de l'extinction sur la mer de la loi du plus fort. On peut estimer que ce progrès est lié à la prise de conscience par les puissances européennes, si l'on excepte la position anglaise, de l'inanité d'une vision radicalement impérialiste sur la mer. Il n'est pas de notre propos de nier qu'une puissance hégémonique ne puisse pas y exercer une relative domination mais elle ne pourra, par la nature même de la mer, le faire que ponctuellement dans l'espace et dans le temps et sera contrainte, pour contourner partiellement cette évidence, de pratiquer des alliances. Mais, dans une perspective multifonctionnelle de l'espace marin, l'essentiel selon nous réside davantage dans la prise de conscience de sa verticalité, d'abord par le biais de l'irruption des querelles halieutiques. La difficulté, qu'avait mise en évidence Grotius d'établir des règles de délimitation préalables à l'appropriation sur un espace liquide par nature impossible à partager, est illustrée par la très lente maturation du processus de partage. La limite des trois milles ne constitue que l'élément primitif d'une construction appelée seulement environ deux siècles plus tard à s'enrichir d'autres références. En effet, jusqu'à 1942, date du premier accord bilatéral de délimitation du plateau continental, la volonté acquisitive des États est, selon le mot de Labrecque (*op. cit.*) « embryonnaire ». Deux types de délimitation peuvent être retenus à partir de la période de litiges ayant au XVIII^e siècle permis l'émergence de la limite des trois milles. D'une part cette dernière circonscrit une bande immédiatement adjacente au trait de côte, à l'origine on l'a vu glacié de sécurité mais qui fait d'abord progressivement émerger l'idée d'une mer territoriale, projection marine de la souveraineté terrestre. Sa prise en compte peut être qualifiée de discontinue et de tacite dans la mesure où, hormis dans des cas où des

circonstances spéciales ont prélué à son emploi¹¹, elle n'apparaît pas comme une référence universelle. D'autre part, quelques accords règlent précocement des cas d'adjacence ou de situations de détroit, impliquant le plus souvent de grandes puissances. C'est le cas de la délimitation par Londres et le sultanat de Johore du détroit entre l'île de Singapour et la péninsule malaise (1924), ou entre la France et le Portugal au titre de leur souveraineté respective sur des territoires qui se nomment désormais Guinée et Guinée-Bissau (1886), ou encore entre les États-Unis et la Russie, suite à la vente de l'Alaska par cette dernière en 1867. Mais il faut attendre *grosso modo* le milieu du XXe siècle pour connaître une évolution sensible dans une approche globale des délimitations marines avec la prise en compte d'un élément nouveau dans la géopolitique marine, le plateau continental. Parallèlement, tout au long de la seconde moitié du XXe siècle, les États côtiers engagent un processus d'extension territoriale sur la mer qui aboutit en 1982 à la signature à Montego Bay en Jamaïque d'une Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, troisième du nom et référence ultime à ce jour de la codification du partage.

3.a. La définition de la souveraineté sur le plateau continental

On peut faire remonter les premières mentions du plateau continental dans des textes juridiques à 1910 à propos d'un décret portugais (Pazarci H., 1982). Mais le premier accord bilatéral concerne en 1942 le Venezuela et le Royaume-Uni, ce dernier agissant en vertu de sa souveraineté sur Trinidad-et-Tobago. Les deux pays, pressés de trouver une entente afin d'avoir la possibilité d'exploiter les richesses en hydrocarbures du sous-sol sous-marin du golfe de Paria, élément stratégique dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale, donnent une première définition du plateau continental. Selon les termes de l'accord, la délimitation est relative « aux régions sous-marines », et plus précisément « au fond des mers et au sous-sol en dehors des eaux territoriales » (Labrecque, *op. cit.*). Point important, prélué à une éventuelle déconnexion juridique des différents niveaux de l'espace marin, le traité précise également qu'il ne concerne pas le statut des îlots et des rochers situés au-dessus de la surface des eaux.

Le pétrole, cette fois-ci dans le golfe du Mexique, est également sous-jacent derrière la fameuse déclaration Truman, datée du 28 septembre 1945, qui constitue une sorte de coup de tonnerre en matière de géopolitique marine. Il s'agit de l'élément fondateur de la doctrine des

¹¹ Le cas des accords de la baie de Granville de 1839 fournit à ce titre un excellent exemple (*cf.* p. 399 et suiv.).

États sur le plateau continental. Le président étasunien y définit unilatéralement en ces termes les enjeux et le cadre général de sa délimitation :

« Having concern for the urgency of conserving and prudently utilising its natural resources, the Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coast of the United States as appertaining to the United States subject to its jurisdiction and control. In cases where the continental shelf extends to the shores of another State, or is shared with an adjacent State the boundary shall be determined by the United States and the State concerned in accordance with equitable principles. The character as high seas of the waters above the continental shelf and the right to their free unimpeded navigation are in no way thus affected. »

On peut constater que cette déclaration ne fixe pas les limites extérieures de la souveraineté de l'État côtier sur le plateau continental. Cette précision, qui s'appuie sur la norme qui veut que la rupture de pente qui le borde et plonge vers les grands fonds océaniques – parfois également nommée « rebord extérieur de la marge continentale » - se trouve généralement à environ 200 mètres de profondeur, vient dans le communiqué de presse qui suit la déclaration :

« Generally submerged land which is contiguous to the continent and which is covered by no more than 100 fathoms (660 feet) of water is considered as the continental shelf. »

La déclaration Truman inaugure la course à l'appropriation de l'espace marin. L'engouement qu'elle provoque conduit la communauté internationale à se mettre en devoir de préciser le statut du plateau continental ainsi que les limites de la souveraineté des États. C'est le principal objectif de la première convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui se tient à Genève en 1958. Le plateau continental y est défini comme étant

« le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions. »

Cependant le processus de définition du plateau continental ne s'achève vraiment qu'avec la convention de Montego Bay. La référence à l'isobathe des 200 mètres y est en partie abandonnée. Il est désormais précisé que le plateau continental est constitué par le fond des mers au-delà de la mer territoriale, jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à une distance de 200 milles marins des lignes de base servant à mesurer les marges de la mer territoriale lorsque le rebord externe de la marge continentale ne s'étend pas jusqu'à cette distance. Si toutefois le plateau continental se prolonge au-delà des 200 milles, il peut aller jusqu'aux valeurs respectives, en ce qui concerne la profondeur et l'extension vers le large, de 200 mètres et de 350 milles.

Quant aux droits de l'État riverain, ils restent caractérisés par une souveraineté s'appliquant uniquement à l'exploitation des ressources naturelles du plateau qui comprennent les ressources minérales du plancher océanique et de son sous-sol, ainsi que les ressources biologiques sédentaires. De nature exclusive, ils ne concernent cependant pas la colonne d'eau surjacente et n'a pas de rapport avec la navigation. Ce genre de catégorisation juridique d'éléments susceptibles d'appropriation différenciée par les États nous amène à décrire ses principales composantes telles qu'elles ont été définies en 1982.

3.b. La convention de Montego Bay : complexifications juridiques horizontale et verticale de l'espace marin

On a pu constater à quel point les visées territoriales sur la mer représentaient un phénomène géopolitique global à la fois récent et majeur. En une quarantaine d'années, on passe ainsi d'une appropriation minimale, où seule une bande côtière d'une largeur de trois mille marins est reconnue, à un accord international qui organise un découpage à la fois horizontal et vertical à plusieurs niveaux. Cette accélération peut s'expliquer par différentes raisons. L'effet déclencheur de la déclaration Truman, à l'une de ces dates charnières propices à la mise en œuvre de comportements politiques et géopolitiques nouveaux, en est une. De fait, de nombreux pays s'engouffrent aussitôt derrière cette jurisprudence unilatérale (Pazarci, *op. cit.*). Il convient également de se rappeler que la période évoquée est également celle du mouvement massif de décolonisation, amenant au rang d'interlocuteur des institutions internationales de nombreux nouveaux pays, qui trouvent entre autres dans la question de la territorialisation de la mer un moyen de reconnaissance ainsi que des promesses de retombées économiques. A cet égard l'après-guerre constitue une période dynamique. Cette tendance concerne les progrès technologiques permettant d'importants gains de productivité dans le

domaine de la pêche dans un contexte de forte augmentation de la demande mondiale. Par ailleurs, les améliorations dans les techniques d'exploration et d'exploitation des gisements d'hydrocarbures *offshore* ouvrent des perspectives de développement, sans parler des gros espoirs entrevus à l'époque quant à l'exploitation des nodules polymétalliques. La mer constitue un nouveau espace à conquérir, avec l'espoir d'accéder à de nouvelles ressources supposées substantielles, alors que l'extension terrestre n'est désormais plus nulle part envisageable.

Cet élargissement de la palette des enjeux marins associé à l'augmentation du nombre de membres conviés aux tables des conférences internationales justifie l'urgence de la finalisation d'un traité reconnu universellement. Cet objectif n'est que très imparfaitement mené à bien par la première convention sur le droit de la mer à Genève en 1958 alors que la deuxième, en 1960, n'apporte aucun résultat concret. En revanche, la troisième (« la Convention ») s'est avéré, et le nombre élevé de ratification qu'il a entraîné en atteste¹², comme

« le traité international le plus complet à avoir été signé jusqu'ici. Elle constitue au même titre que la Charte des Nations Unies (la Charte) et la Déclaration universelle des droits de l'homme (la Déclaration universelle), l'une des grandes réalisations du présent siècle en matière de collaboration internationale. En fait, elle est peut-être encore plus remarquable que ces documents fondamentaux des Nations Unies. La Charte et la Déclaration universelle ont été reconnues à l'origine par seulement quelques douzaines de nations occidentales développées qui partageaient des valeurs et des préoccupations communes (...). La Convention (...) a été négociée par un très grand nombre d'États ayant des situations économiques, des points de vue politiques et des intérêts très variés. »

(LeGresley E., 1993)

Voyons maintenant à quoi correspond cette double complexification en en reprenant une à une les différentes composantes mises en perspective selon le critère horizontal/vertical. Cette démarche arbitraire correspond à un souci de clarification et à un *leitmotiv* de notre réflexion sur la mer. Nous estimons en effet que l'énumération des différentes zones reprenant les articles de la Convention, en dehors de toute une mise en perspective tridimensionnelle, n'est pas à même d'appréhender une déclinaison juridique marquée non seulement par la juxtaposition horizontale, mais également par l'imbrication verticale. La fréquentation d'une

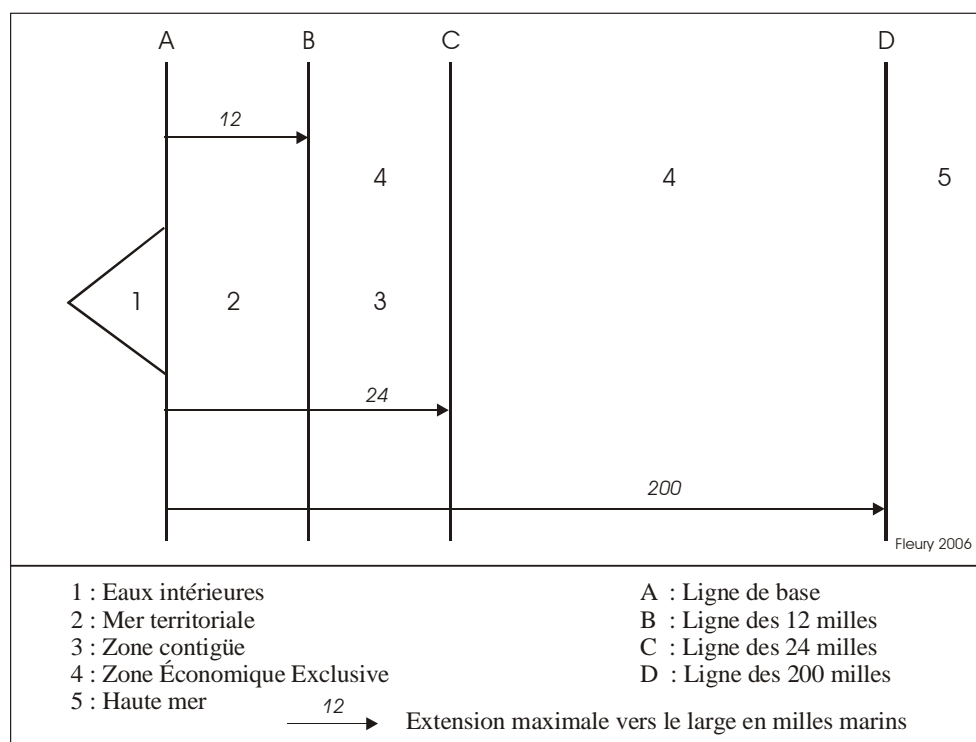
¹² En janvier 2005, 148 États avaient ratifié la Convention (www.un.org).

des textes juridiques liés à la mer ainsi que d'un grand nombre de commentaires et d'articles auxquels ils ont donné lieu, nous ont convaincu de procéder ainsi, tant ce champ spatio-juridique pouvait souvent donner lieu à des confusions et des approximations dommageables à la compréhension des enjeux. En fonction du même souci, afin de ne pas alourdir ce passage ainsi que pour éviter le travers de la paraphrase des différentes publications sur le sujet, nous ne mentionnerons ni les nombreuses exceptions ni les détails qui, ça et là, compliquent ce que nous voulons faire apparaître ici comme un cadre général, un modèle théorique.

Lecture horizontale du découpage de la mer

Une lecture horizontale fait apparaître le découpage de la mer comme une succession de projections déclinantes des compétences territoriales :

Figure 26 : La mer, champ horizontal de souverainetés¹³ variables



Source : Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer - 1982

¹³ Dans la plupart des cas, « souveraineté » ne signifie pas « usage exclusif » dans le sens où l'État côtier est susceptible de céder des droits, dans des conditions qu'il aura plus ou moins déterminées lui-même, à des intervenants étrangers. Toutes les activités humaines sur, dans et sous la mer sont visées par cette précision importante pour appréhender la complexité de l'espace marin. Il y a de nombreux exemples qui contredisent la référence à l'exclusivité contenue dans l'appellation officielle de Zone Économique Exclusive.

1 - Au plus près de la terre, plus ou moins imbriquées en elle, le premier domaine marin est celui des eaux intérieures. Leur statut juridique est particulier pour des eaux marines dans la mesure où il ne diffère pas de celui du reste du territoire de l'État. Elles sont situées entre le trait de côte et les lignes de base. Celles-ci sont d'une particulière importance, puisqu'elles constituent la référence de départ pour toutes les autres zones. Leur détermination répond à des règles précises dans les cas très fréquents où le trait de côte présente des indentations de diverses tailles et formes, ou lorsqu'il est compliqué par des îles, îlots, rochers découvrant ou non¹⁴ ;

2 - Jusqu'à un maximum de douze milles marins au-delà des lignes de base, se situe la mer territoriale. Eu égard au fait qu'elle est directement au contact des côtes, il s'agit d'une zone particulièrement sensible, que ce soit en matière de ressources biologiques qu'en ce qui concerne les différents domaines tenant à la sécurité du pays concerné. Celui-ci y exerce donc une souveraineté totale, à ceci près que tous types de navires – y compris militaires - de n'importe quel État y jouissent d'un droit de passage dit « inoffensif¹⁵ » ;

3 - La zone suivante, qui peut s'étendre jusqu'à 24 milles des lignes de base, est appelée zone contiguë. Les compétences qui y sont rattachées se limitent au contrôle aux titres de prévention et de répression d'infractions aux lois et règlements douaniers, sanitaires ou en matière d'immigration, susceptibles d'être commis ou ayant été commises sur terre, dans ses eaux intérieures ou dans ses eaux territoriales¹⁶. Il n'y a aucune considération d'ordre économique dans la définition de la zone contiguë ;

4 - Ce n'est pas le cas en ce qui concerne la grande innovation de la Convention de Montego Bay, à savoir la Zone Économique Exclusive. Son extension maximale par rapport aux lignes de base est à 200 milles marins. Deux types de droits fondamentaux y sont détenus par les États. Dans le domaine économique, ils y disposent de plein droit à des fins d'exploration, de conservation et de gestion des ressources biologiques et non biologiques de la colonne d'eau et des espèces non sédentaires du plancher océanique¹⁷. L'importance des enjeux induits par la définition des ZEE ne peuvent échapper si l'on se réfère à des estimations de l'ordre de 90 % des espèces halieutiques exploitables qui se trouveraient

¹⁴ Convention de 1982, articles 5 à 14 (www.un.org).

¹⁵ *Id.* art. 17 à 32.

¹⁶ *Id.* art. 33.

¹⁷ *Id.* art. 68.

concernées par son statut (Labrecque, *op. cit.*). C'est en cela que l'on peut parler tout de même de limitation des droits de l'État côtier, puisque la Convention prévoit l'éventuelle redistribution de volumes de captures à des pays tiers. Par ailleurs il exerce sa juridiction sur les structures artificielles, la recherche scientifique, la production d'énergie à partir de l'eau et la protection de l'environnement marin¹⁸.

5 - Le dernier régime juridique prévu par la Convention est celui de la haute mer. Sa définition remonte à plus loin, à 1958 précisément. Elle peut apparaître au premier abord comme facile à appréhender, puisqu'elle y est présentée comme « toutes les parties n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un État ». Cependant, à la lumière de la nouvelle donne issue de la Convention qui la définit comme

« toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel ¹⁹ »

elle apparaît comme un élément significatif de la complexité à appréhender la structure spatio-juridique de la mer, pour la compréhension de laquelle il nous semble souhaitable de procéder à une lecture verticale.

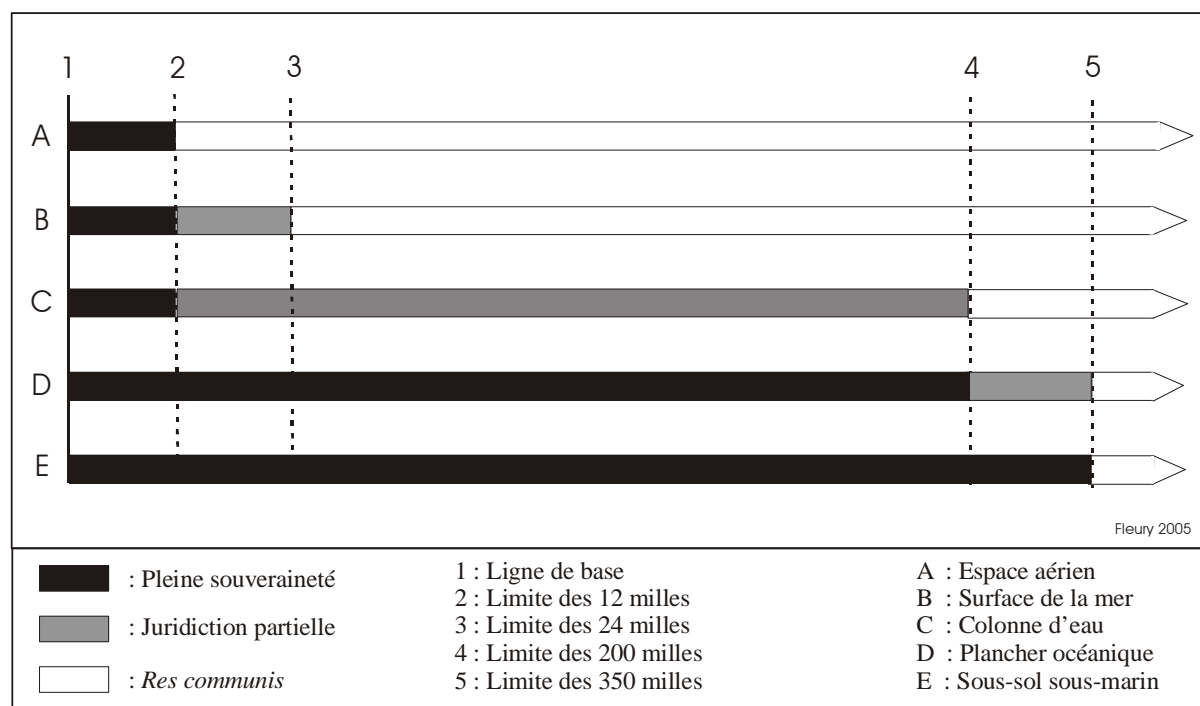
Lecture verticale du découpage de la mer

En effet, l'évocation de la haute mer permet, à travers les définitions contradictoires que l'on rencontre souvent à son sujet, d'illustrer à quel point la présentation en bandes parallèles qui s'appuierait seulement sur la structure définie dans le paragraphe précédent, n'est pas à même de permettre de comprendre la complexité juridique de l'espace marin. L'explication des articulations mer territoriale/haute mer, ZEE/plateau continental, zone contiguë/ZEE nécessite en effet de s'appuyer sur une vision verticale de l'espace marin.

¹⁸ Convention de 1982, article 56.

¹⁹ *Id.* art. 86.

Figure 27 : La mer, champ vertical de juridictions variables



Source : Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer - 1982

Le schéma ci-dessus, qui s'applique au cas le plus simple, c'est-à-dire lorsque l'extension vers le large des compétences de l'État côtier n'est pas contrariée par les droits d'un autre État, appelle quelques précisions. Il s'agit d'un découpage arbitraire s'appuyant sur l'identification d'une activité dominante attribuée à chaque niveau. Strictement basé sur les textes de la Convention, il en constitue cependant une lecture destinée à mettre en lumière certains hiatus. Nous avons choisi d'y intégrer le principe de la *res communis*, dans une acception suffisamment large pour englober des éléments spatiaux couplés à des statuts juridiques aussi différents que la haute mer, les fonds marins ou l'espace aérien.

On peut ainsi selon nous retenir cinq niveaux d'activités humaines au-dessus, sur, dans et sous les océans, tous définis par la Convention :

A - L'espace aérien constitue le niveau supérieur. Il est logique de l'inclure ici dans la mesure où l'extension vers le large de sa partie sous souveraineté nationale est subordonnée à la définition de l'extension de la mer territoriale²⁰ ;

²⁰ Convention de 1982, article 2, alinéa 2.

B - Le niveau supérieur strictement marin est celui de la surface de la mer dont on peut admettre que l'activité principale qui s'y déroule est la navigation. En ce qui concerne celle-ci, on peut considérer que trois régimes différents s'appliquent. Dans la mer territoriale, tout navire peut faire l'objet de contrôle et d'arraisonnement de la part des autorités de l'État côtier. Ensuite, nous venons de voir que dans la zone contiguë un navire pourra être intercepté dans la mesure où il sera impliqué dans des infractions commises – ou suspecté d'être sur le point d'en commettre – dans les eaux territoriales ou intérieures de l'État côtier. Une infraction commise en zone contiguë, dans la mesure où elle ne concerne pas celui-ci, n'est donc pas susceptible de poursuite par lui. C'est en ce sens que l'on peut considérer que la ZEE revêt bien certains aspects de la haute mer. Il y a une différence marquée entre ce qui est permis à un navire tiers dans la mer territoriale et dans la ZEE, ne serait-ce que la possibilité de s'arrêter. Pour illustrer cette différence, on peut insister sur le fait que non seulement le type de bateau – par exemple de guerre ou de pêche – mais, en ce qui concerne cette dernière catégorie, son comportement – en pêche ou non – doivent en définir l'assujettissement soit au régime juridique de la ZEE soit à celui de la haute mer. Autrement dit pour un bateau de guerre, de plaisance ou de commerce, la haute mer commence dès la sortie de la mer territoriale, alors que pour un bateau de pêche cela varie selon qu'il fasse route ou qu'il soit en action de pêche. En surface, la ZEE a un contenu juridique beaucoup moins consistant qu'en ce qui concerne les eaux proprement dites, puisqu'il se résume à des droits circonstanciels de police. En fonction de ce point de vue, il ne nous paraît pas incongru de considérer qu'au titre de la navigation, elle peut être largement considérée comme *res communis* et que son statut est proche en la matière de celui de la haute mer²¹.

C – Le niveau suivant est celui des eaux proprement dites. La notion de haute mer y prend un sens différent. En effet, le découpage diffère sensiblement de celui qui prévaut en surface. Là encore, il y a une activité dominante, en l'occurrence la pêche. L'État côtier dispose totalement et exclusivement des ressources de la mer territoriale. Cette disposition universelle ne préjuge cependant pas, comme nous le verrons dans le cas de la baie de Granville, d'aménagements locaux basés sur les droits historiques. Au-delà de la mer territoriale, la zone contiguë n'existe pas en matière de pêche, c'est le régime juridique de la ZEE qui s'applique. Malgré la composante exclusive de la dénomination ZEE, nous avons

²¹ On pourrait à cet égard reprendre la distinction entre *res communis* « chose commune » et *res nullius* « chose à personne » mise en évidence par certains chercheurs (Perruchon I. et de Martini C de, 2003, *La police en mer*, www.droit.univ-nantes.fr). Nous ne l'avons pas fait dans la figure par souci de simplification.

choisi le la faire apparaître dans la catégorie « juridiction partielle ». En effet, les droits de l'État côtier ne signifient pas qu'il puisse dans tous les cas être le seul non seulement à disposer des ressources qui y sont attachées, mais également à décider souverainement qui peut les exploiter. Ainsi la Convention prévoit qu'après avoir établi sa « capacité d'exploitation », si celle-ci ne couvre pas l'ensemble du volume admissible des captures déterminé au préalable, il « autorise » sous certaines conditions d'autres pays à exploiter sa ZEE²². Ce type de procédure est particulièrement applicable - mais pas seulement - à des situations pour lesquelles le micro-État polynésien de Tuvalu représente un cas limite, puisque sa surface terrestre (sept milles carrés) génère une surface de ZEE qui lui est environ 30 000 fois supérieure. En Europe, le régime des eaux communautaires s'applique aux ZEE des pays membres, ce qui constitue une contradiction à la référence explicite à l'exclusivité. Rien qu'à ce titre, la distinction entre la mer territoriale et la ZEE se justifie, et ceci même si la première n'est pas non plus toujours de nature exclusive dans la mesure où des droits historiques peuvent permettre son accès à des ressortissants étrangers. Au-delà de la distance maximale de 200 milles, le régime en matière de pêche devient celui de la haute mer, régi par des instances internationales dont nous avons déjà évoqué quelques exemples au sujet de l'OPANO ou de la CICTA (*cf.* p. 254 et suiv.). Il est intéressant de noter que l'ultime frontière que pourrait constituer la limite entre ZEE et haute mer est en cours de grignotage, puisque le Canada mène une politique visant à avoir un droit de regard sur les stocks chevauchants, c'est à dire sur les ressources halieutiques évoluant de part et d'autre des limites de sa ZEE ;

D – Vient ensuite le niveau du plancher océanique. Le Canada, dont nous verrons plus loin ce qui fonde l'activisme dont il fait preuve en matière d'appropriation sur l'espace marin, s'est également illustré à son propos, dans un cas qui montre bien les relations complexes entre deux régimes juridiques voisins, quoique s'appliquant à des espaces fondamentalement différents, l'un – la ZEE - concernant la colonne d'eau et l'autre – le plateau continental – étant le prolongement sous la mer du socle géomorphologique de l'État côtier. Les garde-côtes canadiens ont, en 1994, arraisonné deux navires américains qui pêchaient sur le plancher océanique la pétoncle, espèce sédentaire, au-delà de limite de la ZEE canadienne. Après avoir protesté, les États-Unis ont été obligés de reconnaître que leurs navires étaient en infraction. En effet, s'ils n'exerçaient pas leur activité dans la ZEE canadienne, ils opéraient bien sur le

²² Convention de 1982, article 62.

plateau continental de leur voisin (Labrecque, *op. cit.*). Or, une distinction a été établie lors de l'élaboration de la Convention entre d'une part les espèces sédentaires reposant sur le plancher océanique qui dépendent du régime du plateau continental, où le Canada exerce donc en l'occurrence des droits souverains, et d'autre part les espèces évoluant au même endroit mais mobiles, incluses quant à elle dans la ZEE. De ce fait, et ceci apparaît sur la figure 27, après la limite des 200 milles de la ZEE, la souveraineté sur le plateau continental devient partielle puisqu'il est possible pour le navire d'un autre pays d'y prélever des espèces y reposant mais classées comme non sédentaires ;

E - Le seul niveau où l'État côtier exerce une souveraineté entière, en continuité au-delà de la limite des 200 milles et sans rupture de compétences, est celui du sous-sol sous-marin, domaine de la plus haute importance économique puisqu'il est celui où sont exploités des gisements d'hydrocarbures, pétrole et gaz naturel. Contrairement au niveau D, il est totalement sous la juridiction du plateau continental. Sa spécificité tient en ce que sa limite externe ne peut, contrairement aux autres – limites des 12 milles ou des 200 milles –, faire l'objet d'une détermination uniforme, puisque ses modalités de définition doivent s'adapter au cas par cas à la géomorphologie sous-marine.

Pour conclure ce chapitre et illustrer la complexité juridique de l'espace marin, on peut encore constater que la ligne de base est la seule des cinq limites figurant dans le schéma ci-dessus à être opératoire à tous ses niveaux. En suivant leur tracé, on peut vérifier à quels niveaux les autres limites le sont également en terme de rupture de souveraineté ou de juridiction. Ainsi on constate que 2 l'est pour A, B et C mais pas pour D et E, que 3 l'est uniquement pour B, que 4 l'est pour C et D, que 5 l'est pour D et E. Cette spécificité de l'espace marin que constitue une verticalité se déclinant à quatre niveaux – cinq si on inclut l'espace aérien –, domaines voués à des activités qui se côtoient inévitablement et se concurrencent parfois, prend une résonance particulière lorsqu'elle s'applique à un contexte frontalier. C'est ce que nous allons illustrer maintenant en revenant à nos trois secteurs de recherche. Fidèle à notre démarche, ce retour sur le terrain commence par une évocation historique destinée à montrer comment s'y sont construits les territoires marins, résultant du rapport dialectique entre les constructions internationales et l'emprise spatialement différenciée des hommes, individus sociaux évoluant sur la mer.

CHAPITRE II
CONSTRUCTIONS GLOBALES ET IMPLICATIONS LOCALES :
DES FRONTIÈRES SUR LA MER

Le processus de territorialisation que nous venons de décrire s'inscrit dans un cadre général et à ce titre s'applique à un espace marin vacant, disponible pour une appropriation progressivement codifiée par l'avancée des constructions juridiques internationales. Ce modèle théorique, établi en dehors de toute référence au fait frontalier, est évidemment souvent contrarié par la collision de droits qui met en opposition des États généralement soucieux de tirer au mieux leur épingle du jeu. En fonction du dessin globalement compliqué de la géomorphologie littorale, marqué dans beaucoup d'endroits par une sinuosité propice aux différends entre voisins, les États selon les cas, s'accordent ou s'affrontent, se soumettent à un arbitrage ou laissent longtemps des litiges en suspens. Par ce retour à nos trois secteurs d'étude nous passons donc ici du cadre théorique, universel, des modalités de production de limites marines, au contexte de voisinage générateur de frontières.

1. Historique de l'appropriation de la mer dans le golfe Normand-Breton

Nous avons déjà eu l'occasion de relever à quel point l'année 1815 constituait une date charnière dans l'histoire des relations entre la France et le Royaume-Uni. Dans le golfe Normand-Breton, la fin du Premier Empire a des conséquences importantes sur les relations de voisinage. Il faut bien sûr se méfier du travers que constitue une lecture *a posteriori* des événements passés, qui en l'occurrence anticiperait avec notre recul l'accès des populations riveraines à un état de paix définitif dans la région. Mais le nécessaire rappel de la longue période courant au moins jusqu'à la fin du XIX^e siècle, au cours de laquelle les servitudes militaires destinées à parer aux effets d'une rechute dans les relations entre les voisins continuent de marquer la vie locale et parfois d'en entraver le développement (La Morandière, 1947), ne doit pas occulter le fait que les populations riveraines du golfe ont, à partir de 1815, vécu une nouvelle façon de se côtoyer. L'antagonisme franco-britannique, si perceptible dans la région notamment en raison de l'implication des gens de mer dans la guerre de course, ou de leur exposition aux exactions adverses, ne disparaît pas en même temps que s'apposent les paraphes des plénipotentiaires sur les traités de Paris et de Vienne. Cependant, l'organisation de la cohabitation sur l'espace marin qui sépare les îles du continent va finir s'imposer entre voisins.

1.a. Les accords de 1839

Cette ère nouvelle commence cependant par une querelle, connue localement sous le nom de « guerre des huîtres ». En effet, peu après la stabilisation des relations franco-anglaises, la présence d'un abondant gisement entre Jersey et le continent permet le développement d'un commerce florissant entre l'île et l'Angleterre. Dans un premier temps il ne semble pas que le partage de la ressource entre Jersiais et Français dans le secteur de Chausey ait posé de gros problèmes de cohabitation (McLoughlin, *op. cit.*). Mais la réputation du gisement déborde très largement la région et finit par attirer plusieurs centaines de navires venus d'Angleterre. Les effets de la surpêche consécutive à cet afflux se font sentir au bout de quelques années. Ils incitent les Anglais à se rapprocher de la côte française, et ce, si l'on en croit des sources françaises (La Morandière, *op. cit.*), jusqu'aux abords immédiats du port de Granville. Cette migration que les Granvillais considèrent comme une provocation déclenche des réactions contre « l'impudent voisin », selon l'expression toute en colère contenue de l'historien local Paul de Gibon (1919). Un premier accord est conclu en 1824 et prévoit l'interdiction faites aux bateaux venus de Jersey de s'approcher à moins de deux lieues, distance bientôt portée à six milles, du continent. Mais il semble qu'un certain nombre de pêcheurs ne respectent pas cette limite, à vrai dire peu facile à faire strictement appliquer. Les incursions anglaises finissent par provoquer de sérieux incidents. Ainsi, la saisie par la marine française d'un dragueur d'huîtres conduit à une descente sur Granville de plusieurs centaines de bateaux dont les occupants sèment le désordre dans le port et détruisent la majeure partie des engins de pêche locaux. Sur la côte, cette action est considérée comme un acte de guerre et laisse craindre une escalade, perspective qui rend urgente la recherche d'un accord entre la France et le Royaume-Uni. C'est dans ce contexte que sont signés en 1839 et mis en pratique en 1843 les accords dits « de la baie de Granville ». On ne trouve d'ailleurs cette appellation que dans ce cadre, puisque cette échancrure marquée du littoral français ne s'est pas vue attribuer par l'usage un nom aussi familier que d'autres, comme par exemple la baie de Seine ou le golfe du Lion. Le nom « baie de Granville » n'est reconnu que dans le cadre des accords de pêche de 1839. Complétés par les règlements de 1843 et modifiés sur des points de détail en 1928, ils définissent trois zones.

Carte 30 : Les accords de la baie de Granville (1839)



Source : Convention franco-britannique - 1839

- Autour de Jersey, une zone de trois milles de large est réservée exclusivement aux pêcheurs de l'île. Cette limite est établie à partir de la laisse de basse mer. Cette ligne de base sera amenée à évoluer plus tard lorsque sera prise en compte la règle internationale qui accepte comme point de départ le moindre rocher émergeant aux plus basses eaux ;
- Une ligne dite « A à K » est définie. Le secteur marin situé entre elle et le continent est dévolu aux seuls pêcheurs français.

- La troisième zone reprend jusque dans sa terminologie officielle le principe de la mer commune, *res communis* tel qu'énoncé dans le code Justinien en 529, indifféremment ouverte aux pêcheurs français et jersiais. Il convient de noter que les limites nord, ouest et sud de la baie de Granville ne sont alors pas définies, ce qui entraîne encore au début du XXI^e siècle des divergences d'interprétation avec les autorités de Guernesey.

Ces accords sont remarquables à plusieurs titres. Le fait qu'ils intègrent d'une part la limite des trois milles, norme internationale émergente, et que d'autre part ils fassent explicitement référence à la mer commune, rend compte d'une recherche de l'équilibre dans les préoccupations de ses instigateurs. Sa pérennité est également intéressante à noter. Au bout de 161 ans, et après une complexification de l'espace marin qui se vérifie à tous les échelons spatiaux, ses trois éléments restent déterminants dans les accords de juillet 2000 qui par ailleurs établissent définitivement la frontière entre Jersey et la France (*cf.* p. 414 et suiv.). Parmi eux, la ligne A à K s'avère être une construction originale. En effet, il ne s'agit en aucun cas de la frontière entre Jersey et la France. Elle diffère d'ailleurs sensiblement de celle-ci., qui sera officiellement reconnue en 2000. Elle ne coïncide pas non plus avec une limite à trois milles des côtes françaises. A certains endroits elle présente même l'anomalie de permettre, si l'on s'en tient à la stricte lecture des accords, à des pêcheurs jersiais de pêcher à l'intérieur des trois milles français. C'est le cas à deux endroits de cette ligne, un peu au nord d'Agon et en face de Portbail (points H et I).

Les modalités de la détermination des points entre lesquels est tracée la ligne reposent sur l'antique principe des amers^{*}. Celles concernant les points de la ligne A à K sont intéressantes car elles constituent un témoignage de la façon, dont, avec les moyens de l'époque, on procède pour faire vaille que vaille ce que Grotius estimait impossible, c'est-à-dire établir des limites sur la mer. On peut noter que cette ligne brisée déterminée par des points diffère sensiblement dans son principe d'une limite d'une bande type « des trois milles », zone dont les contours ne sont alors pas explicitement définies par des points et dont l'inviolabilité est d'autant moins garantie que l'absence d'instruments de contrôle fiables rend alors très difficile l'authentification d'une infraction.

Tableau 27 : La ligne A à K, un exemple de délimitation de la mer par amers

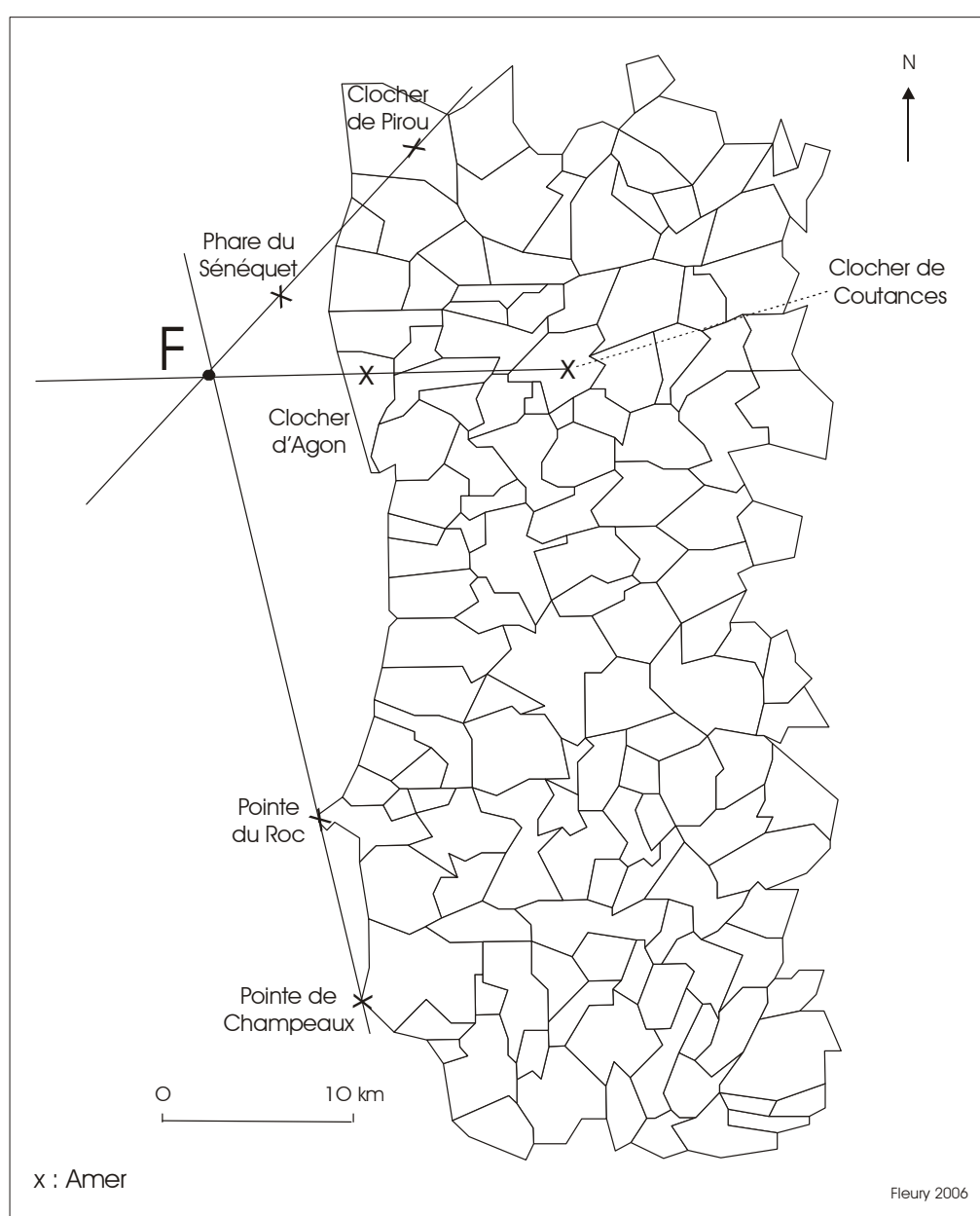
Points	Amers précisés dans la convention franco-britannique
A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 milles au nord de la Pointe de Meinga
B	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pointe de Meinga au Sud ▪ Phare de Causey aligné sur le sémaphore ▪ Clocher de Montmartin au nord 78° Est
C	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clocher de Montmartin au Nord 83° Est ▪ Sémaphore de Causey par la tourelle de l'Enseigne à Causey ▪ Phare du Roc à Granville par la tourelle des Canuettes à Causey
D	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tourelle de l'État à Causey par la tourelle des Huguenans à Causey ▪ Cathédrale de Coutances par la tourelle de Rouquet ▪ Chapelle de Causey par le côté droit du rocher de la Sollière à Causey
E	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tourelle de l'Etat à Causey par la tourelle des Huguenans à Causey ▪ Clocher d'Agon par le clocher de Coutances
F	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clocher d'Agon par le clocher de Coutances ▪ Clocher de Pirou par le phare du Sénéquet ▪ Pointe de Champeaux par la pointe du Roc
G	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Du point F direction Nord ▪ Clocher de Blainville par le phare du Sénéquet et la Tourelle des Bœufs
H	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clocher de Pirou au Nord 53° Est ▪ Phare du Sénéquet au Sud ▪ Phare de Carteret au Nord 21°5 Est
I	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clocher de Pirou par le sémaphore de Saint-Germain sur Ay ▪ Maison au sommet de la pointe Rond-Nez à Jersey par sommet de l'île maîtresse des Ecrehous ▪ Rocher de Portbail au Nord 62°Est
K	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Château de Montorgueil à Jersey par le rocher de la Vieille-des-Ecrehous ▪ Sommet du cap de Carteret par le sémaphore

Convention franco-britannique du 2 août 1839, modifiée le 20 décembre 1928

On peut noter la diversité des amers : constructions humaines (phare, tourelle, clocher, maison), repères géomorphologiques (pointes, rochers) voire végétaux, comme dans une version remaniée mais jamais ratifiée datant de 1867, « la Tour d'Agon par la touffe d'arbres

sur le Mont Huchon ». Le caractère parfois non pérenne de certains amers avait d'ailleurs conduit à une déclaration en 1928 entraînant des modifications mineures de la ligne pour tenir compte de changements intervenus « dans l'état des lieux dans lesquels se trouvaient situés les amers qui avaient servi à repérer » (Dobelle J.-F., 2001). Lorsque cela est possible, deux points terrestres sont alignés pour déterminer les amers, sinon une direction est indiquée. Pour une raison demeurée obscure, le point J n'existe pas.

Carte 31 : La détermination d'un point de la ligne A à K : l'exemple du point F



Source : Convention franco-britannique du 2 août 1839, modifiée le 20 décembre 1928

Le caractère novateur des accords de 1839 est souligné par Labrecque, qui considère la baie de Granville comme une baie historique, c'est-à-dire ne relevant pas de la codification établie à Montego Bay. Le chercheur canadien illustre avec trois exemples son paragraphe sur la notion de baie historique reconnu par la Convention. Outre la baie de Granville, il cite le golfe de Gabès et la baie d'Hudson²³. Cependant son évocation laisse apparaître une certaine confusion. En effet, la Convention reconnaît trois conditions nécessaires²⁴. L'État qui veut s'en prévaloir doit exercer sur les eaux concernées une souveraineté validée par l'application de lois et de règlements. L'occupation qui en résulte doit être continue, pacifique et prolongée. Enfin, elle doit faire l'objet d'une reconnaissance de la part des pays voisins. Or la baie de Granville ne répond pas vraiment à ces conditions dans la mesure où les accords de 1839 intègrent sa dimension transfrontalière, ce qui n'est pas le cas des deux autres cas cités. A ce titre, aussi flous soient-ils quant aux marges occidentales, méridionales et septentrionales de la zone concernée, les accords portent en germe l'idée d'une fermeture, d'un quant-à-soi en matière halieutique dont nous verrons plus loin les évolutions ultérieures.

1.b. L'attribution des Minquiers et des Ecrehou au bailliage de Jersey

Pendant un siècle, ces accords donnent globalement satisfaction aux deux parties dans un contexte de relations qui ont tendance à s'améliorer entre la France et l'Angleterre. Mais les grandes manœuvres géopolitiques sur la mer qui démarrent vraiment dès la fin de la Seconde Guerre mondiale ont des répercussions locales. Auparavant, la question de la souveraineté sur les Minquiers et des Ecrehou s'était progressivement révélée, d'abord au gré de l'évolution des questions d'ordre militaire qui restent très présentes, *grosso modo* tout au long du XIXe siècle. Les Minquiers et les Ecrehou sont deux plateaux rocheux situés respectivement à environ douze milles au sud et à cinq milles au nord-est de Jersey. A marée haute n'y émergent que quelques îlots pour un total de quelques hectares. Seuls la Maîtresse Île des Minquiers, la Maîtresse île et l'îlot de Marmotier aux Ecrehou sont occupés par des habitations appartenant à des Jersiais qui y séjournent dans un confort sommaire, irrégulièrement et plus particulièrement aux beaux jours et en fin de semaine. A marée basse, c'est un tout autre spectacle qui s'offre aux navigateurs suffisamment familiers des lieux pour oser s'y aventurer. A perte de vue, notamment aux Minquiers, la mer découvre des rochers qui affleurent plus ou moins en fonction de l'heure, de la houle, du coefficient de marée,

²³ Labrecque, *op. cit.*, p. 50.

²⁴ Convention de 1982, art. 10.

donnant à ces espaces marins et minéraux un aspect particulièrement changeant. Les habitudes de fréquentation les plus assidues ont été – ou sont - liées à la contrebande et à la pêche aux crustacés.

La question de la souveraineté sur les Minquiers et les Ecrehou n'agitent pas de la même façon les parties concernées. Les Jersiais considèrent que les deux plateaux représentent des défenses avancées de leur île et qu'à ce titre la souveraineté de la Couronne est incontestable. Du côté français, la volonté politique de faire valoir des droits fluctue en fonction du personnel politique et se différencie nettement dans sa variabilité de la continuité de l'activisme anglo-normand. Ce différentiel entre d'une part du côté insulaire une volonté politique forte, très largement partagée, et d'autre part du côté français une certaine dilution dans la perception des enjeux militaires et halieutiques locaux de la part des responsables politiques à différents échelons, caractérisent selon nous la situation préalable à la phase décisionnelle qui intervient au milieu du XXe siècle. D'un côté il y a à Jersey une approche stratégique qui consiste à considérer que la possession des Minquiers et des Ecrehou constitue un élément capital de l'organisation territoriale du bailliage. Du côté français, il serait probablement exagéré d'estimer que les parages des îles Anglo-Normandes sont aussi éloignés des préoccupations des hommes politiques des XIXe et XXe siècles que de celles des souverains du XIIIe. Mais on peut considérer que les enjeux concernent essentiellement l'économie locale et n'apparaissent pas d'emblée de nature à susciter dans la durée une action diplomatique particulièrement déterminée.

Après 1945, la motivation jersiaise se manifeste par une démarche auprès du Royaume-Uni afin de déclencher le processus de règlement de la question, alors que la France ne manifeste pas à ce sujet un empressement particulier. Les Britanniques proposent donc en 1949 le principe de négociations spécifiques et préalables sur les droits de pêche devant être menées à bien avant que n'intervienne la décision sur la souveraineté par la Cour Internationale de Justice de La Haye, instance sollicitée dans la mesure où l'accord bilatéral s'avère impossible. La France accepte et les deux pays signent un accord en 1951 selon lequel les droits de pêche du perdant sont sauvegardés aux Minquiers et aux Ecrehou et surtout explicitement étendus à toutes les espèces. Rien ne s'oppose plus désormais à ce que les arguments de chacune des parties soient soumis au tribunal. Il apparaît rapidement que le dossier britannique est beaucoup plus solide que celui de la partie adverse. Il s'appuie sur la mobilisation de preuves de souveraineté liées à des actes juridiques passés attestant de l'exercice d'une juridiction effective. Ont été ainsi par exemple fournis aux juges des enregistrements de titres et de transferts de propriétés concernant les quelques maisons qui se

pressent sur l'espace exigu des îlots, ainsi que par exemple des jugements prononcés pour des vols commis aux Ecrehou (Roche A., 1959). Face à ces arguments, la France a relativement peu de choses à faire valoir. Des arguties historiques tendant à faire remonter les droits français à Guillaume Longue Epée, deuxième duc de Normandie, ne sont pas de nature à impressionner les juges, pas plus que la visite aux Minquiers du Président du Conseil Édouard Daladier en 1938. Celui-ci, accompagné du ministre de l'Air, était venu prolonger une visite en Basse-Normandie par une inspection des balises destinées à sécuriser la navigation et l'accès aux ports du secteur. Le fait que ces équipements soient entretenus par la France n'est pas en mesure de faire basculer l'opinion des juges en faveur de celle-ci dans la mesure où « les bouées ont été placées en dehors des récifs ». Le projet français d'usine marémotrice géante qui pourrait englober les Minquiers n'est pas davantage pris en compte. C'est donc logiquement, eu égard à la teneur des arguments respectivement présentés, que le tribunal tranche en faveur du Royaume-Uni. La France paie à ses portes mêmes sa pusillanimité, caractère pérenne d'une évolution historique mettant finalement peu de choses à la disposition des avocats de sa cause. Ainsi, la défense du professeur Gros, dirigeant la délégation française, justifiant le fait que

« de 1820 à 1904, la France n'a pas cru devoir faire cas des Minquiers et des Ecrehou c'est qu'à cette époque et pour de graves questions, les rapports en France et Royaume-Uni étaient des plus tendus et que la France n'a pas voulu envenimer les choses en soulevant un conflit à propos des dits îlots. »

(*Le Monde*, 29 septembre 1953)

constitue selon nous une façon maladroite de justifier ses manquements et un argument contre-productif, sorte d'aveu implicite mettant contrairement au but recherché en évidence à la fois la constance de la revendication de la partie adverse et le manque français de motivation. Un autre argument s'appuyant sur la présence attestée de pêcheurs français aux Minquiers et aux Ecrehou au XVIII^e siècle n'est pas plus probant dans la mesure où les questions de la pêche ont été en grande partie déconnectées de la question de la souveraineté par l'accord de 1951. C'est bien l'effectivité de l'occupation, attestée par les preuves concrètes que sont des actes juridiques progressivement compilés à Jersey, qui a déterminé la décision. Pour en finir avec cette question, ajoutons que parmi les douze juges ayant pris part au vote, il y avait le Français Jules Basdevant. Celui-ci, qui reconnaît « l'action plus grande, plus suivie de Jersey non gênée par une action concurrente des autorités françaises »

(Sinsoilliez R., 1995), s'est rallié aux conclusions du tribunal. Il a en conséquence voté pour l'octroi de la souveraineté des Minquiers et des Ecrehou au Royaume-Uni, alors même que le juge anglais s'était retiré de la délibération. Plutôt que d'y voir une trahison personnelle, comme l'interprétèrent alors les esprits les plus échauffés, on peut tout aussi bien voir à travers cet acte inhabituel la meilleure preuve que ce jugement, qui aura comme conséquence d'augmenter considérablement les prétentions britanniques en matière de mer territoriale, est conforme à la qualité respective des dossiers. Il constitue un préalable indispensable à l'inévitable processus de délimitation des espaces marins entre le bailliage de Jersey et la France. Après les îles elles-mêmes, dont le sort est définitivement scellé en 1204, les droits de pêche codifiés en 1839 et l'avenant territorial que représente la décision prise à La Haye, c'est à propos du plateau continental et de la mer territoriale que se déplace le terrain diplomatique.

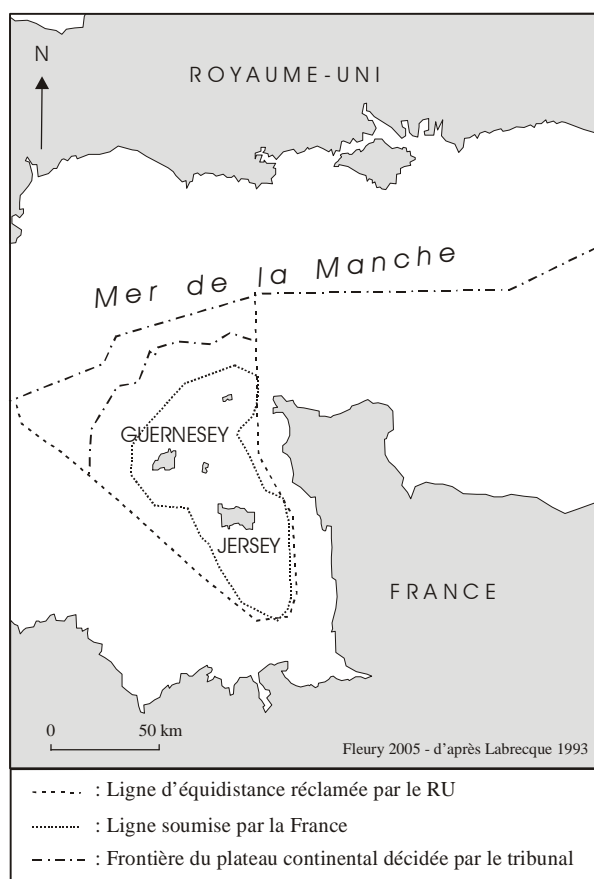
1.c. Impact croissant des constructions internationales et radicalisation des enjeux halieutiques

Le golfe Normand-Breton, un secteur marin propice aux conflits d'usage

La suite des négociations entre la France le Royaume-Uni s'inscrit dans un contexte global qui se caractérise à la fois par une accélération de la codification internationale et par la radicalisation des enjeux halieutiques. Les conventions de Genève en 1958 puis celle de Londres en 1964 valident l'aspiration des États à revendiquer leur part de plateau continental. Entre la France et le Royaume-Uni, cette question est réglée à la suite d'une décision prise par un tribunal arbitral en 1977. Mis à part les désaccords dans d'autres secteurs du tracé de la ligne médiane, deux points sont à distinguer sur ce dossier à propos des îles Anglo-Normandes. Le premier, neutre par rapport à notre sujet, tient à la question de savoir si leur présence à proximité des côtes françaises est de nature à influencer sur le partage du plateau continental au milieu de la mer de la Manche. Le Royaume-Uni est pour cette solution qui lui permettrait de bénéficier d'une continuité de souveraineté des côtes du sud de l'Angleterre jusqu'aux îles Anglo-Normandes. De son côté, la France, au moment de sa signature de la convention de 1958, avait émis des réserves quant aux effets induits par les îles, en exprimant le souhait que leur présence n'influe pas sur la médiane entre les deux pays. Le second concerne le plateau continental accordé aux îles. La France plaide pour une extension à six milles de leurs côtes. La décision arbitrale lui donne raison pour le premier point. Mais en revanche elle accorde à ces dernières une largeur de plateau continental pouvant s'étendre

jusqu'à douze milles²⁵, validant ainsi l'extension accordée aux îles en matière de pêche lors de la convention européenne de 1964 (Labrecque, *op. cit.*). Cette affaire représente une bonne illustration de ce que nous avons développé précédemment à propos de la verticalité de l'espace marin et de la fréquente déconnexion de ses différents niveaux (*cf.* fig. 27 p. 393). En effet, le Royaume-Uni interprète l'accord comme s'appliquant au partage du plateau continental entre les deux pays mais pas aux eaux surjacentes. En conséquence, la zone entre la limite des douze milles au nord de Guernesey et la médiane, si elle ne pose pas de problèmes quant au plateau continental, fait l'objet d'interprétations divergentes en ce qui concerne la ZEE. En outre, si le tribunal s'est déclaré compétent pour statuer sur les frontières marines au nord et à l'ouest de Guernesey, il laisse aux parties concernées le soin de se mettre d'accord quant aux limites internationales au sud et à l'est, autour de Jersey donc.

Carte 32 : La délimitation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni



Source : Décision du tribunal arbitral du 30 juin 1977

²⁵ Ces distances ne s'appliquent que dans les cas où la distance entre les lignes de base des deux États est supérieure à 24 milles. Dans le cas contraire, c'est l'équidistance qui s'applique.

Nous avons choisi ici de ne pas écarter Guernesey de notre propos. Les négociations tenant à la fois aux frontières et aux limites de pêche s'inscrivent en effet dans un jeu complexe où se mêlent les intérêts, logiquement souvent contradictoires entre les composantes française, britannique et anglo-normandes, mais pouvant également donner lieu à des divergences marquées entre les deux bailliages. A ce titre les relations parfois tendues en matière de pêche entre Guernesey et Jersey peuvent interférer dans les dossiers concernant cette dernière et la France. La comparaison des relations entre chacun de ceux-ci et la France est à ce titre pleine d'enseignements. Le conflit prévaut avec Guernesey. La complexité spatio-juridique induite par la codification en cours de la territorialisation de l'espace marin, associée aux droits historiques des pêcheurs, est propice aux interprétations divergentes. A Guernesey on ne se cache pas, en vertu de la convention de 1964 et de l'accord de 1977, de vouloir remettre en cause les droits des pêcheurs français dans la zone des six-douze milles (*cf.* carte 33 p. 415). Le caractère ambigu de l'accord franco-britannique de 1992, qui suit la rétrocession par le Royaume-Uni de la gestion de la pêche dans la mer territoriale entourant les îles, offre l'occasion à Guernesey de s'engager dans cette voie. La collision des droits et des devoirs de chacun, dans un espace restreint où travaillent des pêcheurs de nationalités différentes, pratiquant de surcroît différents métiers, conduit à une radicalisation de la position des autorités du bailliage. S'ensuit alors une longue série de conflits ponctuée par des épisodes qui prennent parfois la forme d'incidents sérieux. Ainsi, à plusieurs reprises, des bateaux de pêche français sont saisis. Les actions les plus spectaculaires entraînent l'intervention d'unités de la *Royal Navy* et de la Marine Nationale. L'affaire de la *Confiance II*, est particulièrement révélatrice des divergences des stratégies d'appropriation de l'espace marin.

Le 26 août 1998, ce chalutier granvillais est arraisonné au nord-ouest de Guernesey, mais en dehors des douze milles, par le patrouilleur guernesiais *Leopardess* assisté par un chasseur de mines de la *Royal Navy*, le *HMS Bicester*. Le CROSS Jobourg, contacté par le patron du bateau confirme que, vu sa position dans des eaux considérées par la France comme non britanniques, le patrouilleur n'a pas le droit d'y intervenir, de même que des officiels anglo-normands ne sont pas habilités à monter à bord d'un navire français. Malgré l'hélicoptère d'un officier français sur le chalutier et le refus du patron granvillais de se rendre à St. Peter Port, celui-ci y est tout de même contraint. Il sera gardé à vue deux jours puis libéré contre une caution de 500 000 Francs. Le motif contesté de cette arrestation est l'accusation portée par les autorités insulaires d'avoir, préalablement à l'arraisonnement,

chaluté dans la zone proche des six-douze milles un coquillage nommé vanneau *ou* olivette²⁶ (*Chlamys Opercularis*). L'affaire a un retentissement important en France, où les médias parisiens découvrent ce que certains sont rapidement enclins à considérer comme une « guerre ». A Guernesey, on ne conteste pas être intervenu dans des eaux que les Français reconnaissent comme étant les leurs, mais sur lesquelles ils estiment de leur côté pouvoir exercer leur souveraineté. Les autorités françaises, poussées par un milieu de la pêche particulièrement remonté, montrent une fermeté attestée par un soutien venu de tous les échelons du monde politique²⁷. La France est apparemment consciente du fait que ses eaux auraient été violées au cours d'une opération de police opérée par une force publique étrangère à l'encontre d'un navire français. Huit mois plus tard, le pêcheur granvillais est condamné à 50 000 Francs d'amende. Le verdict n'apaise pas totalement la colère des pêcheurs du Cotentin. Mais il exprime en creux les probables tractations entre la France et le Royaume-Uni, soucieux de ne pas obérer les chances de conclusion des négociations alors en cours avec Jersey, à propos d'une part de la révision des accords de 1839 et d'autre part de la définition de la frontière avec la France. Du côté guernesiais, la relative clémence eu égard au montant souvent exorbitant des amendes appliqué à ce genre de cas, et du côté français la discrétion de la représentation officielle française au procès, sont généralement considérés par les observateurs avertis comme les prix respectifs à payer par le Royaume-Uni et la France pour ne pas compromettre les accords à venir autour de Jersey. Cette affaire révèle, à travers ses différents acteurs et leurs stratégies plus ou moins sous-jacentes, plusieurs niveaux d'appropriation. Du côté français, le principe de la souveraineté anglaise sur environ 4 000 km² d'eaux territoriales, quoique encore souvent considéré avec amertume dans le milieu professionnel de la pêche, n'est bien entendu pas – ou plus - discutée. En revanche, les pêcheurs français estiment capitale pour la pérennité de leur activité la déconnexion entre les eaux territoriales et les droits de pêche attestés par leur fréquentation historique et les textes qui l'ont toujours reconnue. Ils s'accrochent donc au maintien de droits de pêche liés à l'antériorité sur certains secteurs, même s'ils ont été attribués au Royaume-Uni en vertu de conventions internationales ou de décisions arbitrales, puis rétrocédés aux bailliages.

Il faut préciser que le poids économique de la pêche n'est pas le même selon que l'on se place du côté anglo-normand ou français. La criée de Granville s'est ainsi placée en 2003

²⁶ Il est à noter que ce secteur est ouvert aux continentaux pour certaines espèces et que, si le coquillage en question n'y figure pas, c'est en raison d'un oubli lors de l'élaboration des droits de pêche. Les Guernesiais n'exploitent pas ce coquillage dont Granville constitue le principal port français de débarque pour un chiffre d'affaires de plus de 10 Millions de francs.

²⁷ Le patron granvillais Vincent Néel, accompagné entre autres par le président de la région Basse-Normandie, a été reçu le 7 avril 1999 par le ministre de l'Agriculture et de la Pêche Jean Glavany.

avec 16 587 tonnes au quatrième rang national si l'on se réfère en tonnage débarqué²⁸. La baie de Granville est caractérisée par une grande diversité des ressources halieutiques, en raison de sa faible profondeur, d'un hydrodynamisme rendu particulièrement actif par la grande amplitude des marées et de la juxtaposition de fonds sableux et rocheux. Ces excellentes conditions permettent aux professionnels de débarquer une large gamme de produits. Selon le ministère de l'Agriculture et la Pêche, la production totale française dans la baie de Granville est estimée en 2001 à environ 30 000 tonnes pour les pêcheurs bas-normands et à 7 400 tonnes pour leurs homologues bretons. Le total de navires impliqués dans les eaux de la baie de Granville s'élève au chiffre important de 400. Du côté des professionnels, Une étude plus ancienne du Comité Régional des Pêches de Basse-Normandie estimait en 1992 à 600 le nombre de bateaux français travaillant alors au voisinage de Jersey et Guernesey. Ce document évalue la dépendance des navires français de l'Ouest Cotentin aux secteurs contrôlés par les deux bailliages.

Tableau 28 : Pourcentage d'activité des pêcheurs de Carteret à Granville dans les eaux anglo-normandes (1992)

Espèces	Tonnage total	Chiffre d'affaires total en Francs	% dans les eaux anglo-normandes	Valeur
Poissons	1 800	21 000 000	50	10 500 000
Praire	800	20 000 000	30	6 000 000
Bivalves	2 400	8 400 000	30	2 520 000
Bulot	10 000	35 000 000	60	21 500 000
St-Jacques	290	3 500 000	50	1 750 000
Vanneau	470	2 000 000	100	2 000 000
Araignée	1 200	14 500 000	50	7 250 000
Tourteau	1 250	13 800 000	70	9 660 000
Homard	110	11 000 000	70	7 700 000
Étrille	110	1 700 000	10	170 000
Seiche	3 000	30 000 000	60	18 000 000
Total	10 800	166 000 000	48	86 830 000

Source : Comité Régional des Pêches de Basse-Normandie

²⁸ Un faible prix moyen au kilo, qui s'explique par la prédominance des coquillages, repousse Granville au 8^{ème} rang si l'on se réfère à la valeur totale des espèces débarquées, soit plus de 24 millions d'Euros (Source Ofimer). Ajoutons que ces chiffres ne rendent compte que partiellement de l'activité halieutique du secteur, puisqu'une partie des produits de la pêche débarquée sur le littoral du Cotentin n'est pas comptabilisée.

Du côté de Jersey, le *Department of Agriculture & Fisheries* fait état en 2001 d'une production d'environ 2 100 tonnes. Les statistiques jersiaises ne fournissent d'ailleurs pas le niveau de l'effort de pêche en terme de nombre de navires. Il y a donc collision entre des motivations – principalement souveraineté et impératifs économiques - dont on peut émettre l'hypothèse qu'elles s'exercent de façon différenciée selon que l'on se place du côté insulaire ou continental. Par leur souveraineté, les autorités insulaires sont dépositaires de la ressource dans la majeure partie du golfe Normand-Breton. Elles se réfèrent souvent au concept de *sustainability*, version en langue anglaise du développement durable. Toutes ces considérations sur l'articulation des différents niveaux politiques concernant les conflits d'appropriation de l'espace marin compliquée ici par une situation frontalière particulière, peuvent être regroupées dans le tableau suivant.

Tableau 29 : Typologie des conflits liés à la mer dans le golfe Normand-Breton

Type de conflits	Protagonistes
Incident médiatisé	Pêcheurs français/Autorités insulaires
Supranational	France/UE, Royaume-Uni/UE
International	France/RU, France/Jersey, France/Guernesey
Entre bailliages et tutelle	Guernesey/RU, Jersey/RU
Interbailliages	Guernesey/Jersey
Intrabailliage	Guernesey/Aurigny

Le conflit médiatisé est celui qui fait l'objet d'articles dans la presse locale et régionale, voire nationale, à propos de l'arraisonnement d'un navire, français dans l'écrasante majorité des cas. Derrière ce caractère parfois spectaculaire, il y a toute une typologie de conflits, terme qui est à prendre ici selon une acception large incluant les interprétations divergentes, les négociations, les situations de blocage. Le conflit peut donc être :

– Supranational : les enjeux locaux sont parfois assujettis à d'autres se nouant à des échelons décisionnels supérieurs. L'exemple le plus significatif est probablement la question du banc

de la Schôle, secteur riche en poissons et crustacés (cf. 33 p. 415). Les accords franco-britanniques de 1992 y remettaient en cause la présence française. La colère et l'incompréhension des pêcheurs normands furent d'autant plus fortes que le gouvernement français avait accepté leur éjection sans les consulter. Le probable troc à l'origine de cette décision - recul des droits de pêche pour les Français contre appui du ministre britannique des pêches à la position française sur une négociation européenne - illustre à la fois la dépendance dans laquelle se trouvent les pêcheurs continentaux et la complexité du jeu mettant en scène pêcheurs normands, bretons et leurs organisations représentatives, jersiais, guernesiais, autorités françaises, anglaises, des deux bailliages et instances européennes.

– International : c'est l'échelon le plus commun des conflits à propos de la mer. Ils sont ici en quelque sorte différés d'un point de vue institutionnel par l'écran que constitue la relative souveraineté des bailliages. Cependant il convient de rappeler que les décisions touchant aux limites territoriales sont du ressort du Royaume-Uni. Celui-ci ne devient l'interlocuteur de la France que lorsque sont en jeu des questions de cet ordre. Sinon, le gouvernement britannique est parfois – notamment par Guernesey – appelé à la rescousse quand on a à se plaindre de la France.

– Entre bailliage et tutelle : c'est l'élément le plus opaque de ce tableau. Les relations de chaque bailliage avec le Royaume-Uni ne constituent que l'un des côtés du triangle dont le troisième sommet est le *Private Council* de la Couronne. Les relations entre chacun des bailliages et la double tutelle sont assorties de pressions, de concessions, de mises au point dont nous ne savons que ce que les documents officiels nous en disent. A défaut d'être dans le secret des cabinets londoniens, on peut avancer *a minima* que les dossiers sur la pêche sont liés à d'autres qui interfèrent éventuellement.

– Interbailliage : nous l'avons déjà à plusieurs reprises, Jersey et Guernesey regardent plus chacun vers Londres que l'un vers l'autre. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne la pêche. C'est peu de dire qu'à Guernesey on n'apprécie pas la propension qu'ont les voisins anglo-normands à privilégier le dialogue avec les Français et la pérennité des accords conclus au XIX^e siècle. Les accords de juillet 2000 ont ainsi déclenché un très fort mécontentement. Les Guernesiais se sont sentis trahis dans la mesure où Jersiais et Français ont fermé l'accès à la mer commune aux navires battant d'autres pavillons, ce qui selon eux retirerait des droits à une trentaine de leurs navires. La tournure des négociations était à Guernesey considérée

comme « *atrocious* », et les menaces de blocus du port de Saint-Hélier sont apparues dans les colonnes du *Guernsey Press and Star*. Guernesey on a ensuite trouvé un moyen de se venger en réduisant de façon très importante l'accès des pêcheurs jersiais à ses eaux.

– Intrabailliage : ce niveau de conflits ne concerne que les relations dans le bailliage de Guernesey entre l'île principale et Aurigny. Si, à Guernesey, certains pêcheurs ne goûtent pas forcément l'intransigeance de leurs autorités, ce sentiment est encore plus répandu parmi les quelques pêcheurs de l'île d'Aurigny. En effet, le *modus vivendi* qui avait été mis en place en 1994 et susceptible d'être reconduit annuellement, prévoyait dans un souci de réciprocité l'accès de pêcheurs de l'île, traditionnellement très tournés vers la France, au box* de la Hague, secteur situé dans les eaux françaises. Or la rupture unilatérale du *modus vivendi* par le Royaume-Uni à la demande de Guernesey en novembre 1996 leur a fermé cette zone.

Nous venons d'évoquer la différence dans la qualité des relations entre chacun des deux baillages et la France à propos des questions relatives à la pêche. Avec Jersey, c'est le dialogue, « ferme et courtois » qui prévaut. L'exemple le plus abouti en est bien la conclusion des accords de juillet 2000.

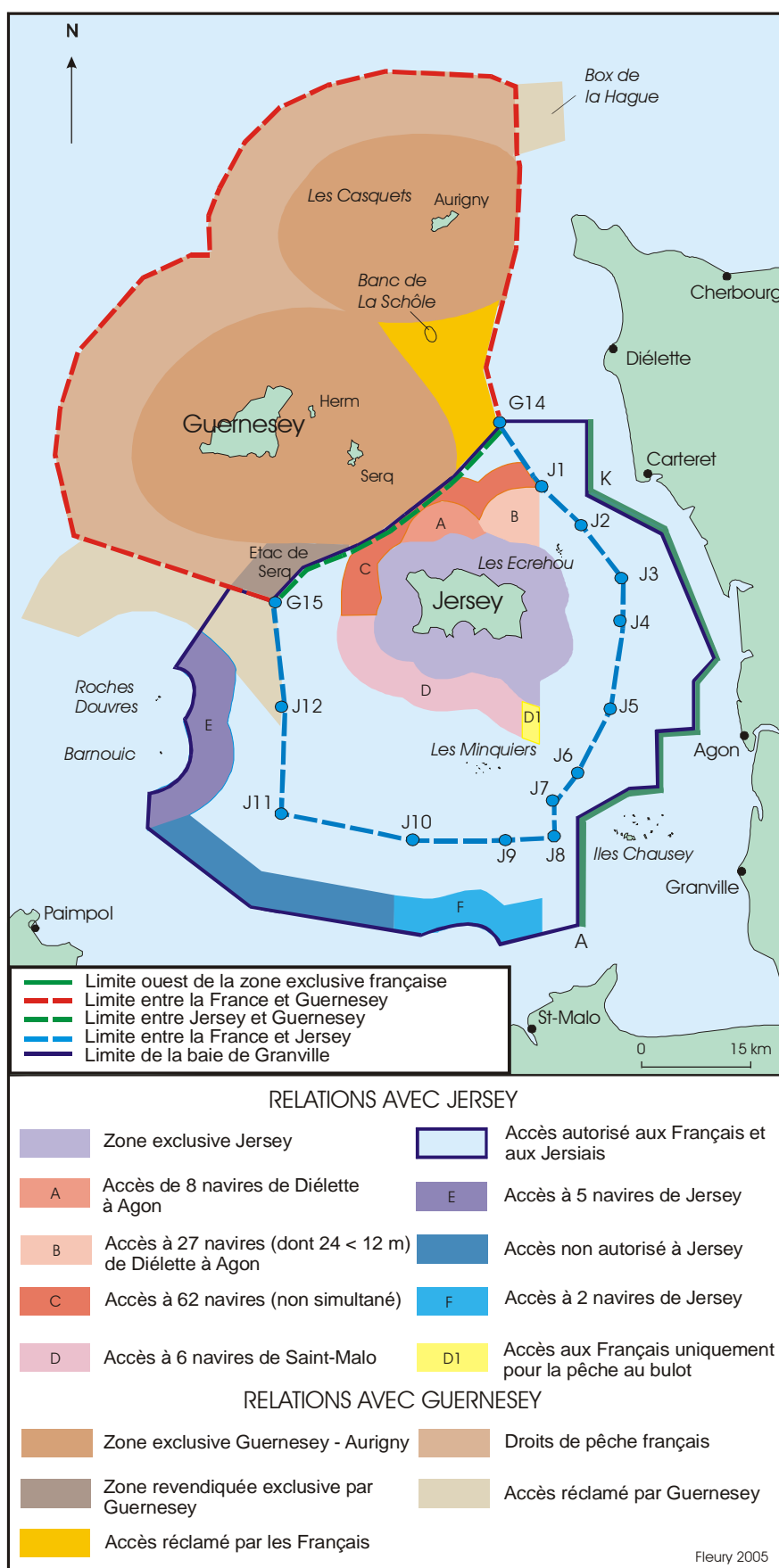
Les accords de juillet 2000

« *A long and winding road* »
(*Jersey Evening Post*, 22 juin 2000)

Treize années de négociations ont été nécessaires pour aboutir à la signature du traité à Saint-Hélier le 4 juillet 2000. Deux exigences ont prélué à leur mise en oeuvre. La première tient au fait qu'il fallait que la ligne partageant les eaux entre le bailliage de Jersey et la France soit enfin définie. Le premier avait à y gagner la reconnaissance officielle d'une grande partie de ses limites territoriales et la seconde la définition d'une frontière métropolitaine non encore tracée à ce jour²⁹. Le deuxième point concerne ce que certains ont qualifié de « toilettage » des accords de 1839 mais qui apparaît plutôt comme un ajustement à la lumière des évolutions liées à la fois au droit international et aux événements locaux dont le plus notable avait été l'attribution des Minquiers et des Ecrehou au Royaume-Uni en 1953.

²⁹ Pour s'en tenir à la métropole, la France a encore quelques cas à régler. Il s'agit en Méditerranée de la frontière marine avec l'Italie et l'Espagne et dans l'Atlantique de la prolongation des segments déjà établis avec d'une part le Royaume-Uni et d'autre part l'Espagne (Labrecque, *op. cit.*). Mais le cas de Jersey a ceci de particulier que l'île est située au contact des côtes françaises.

Carte 33 : La situation dans le golfe Normand-Breton après les accords de juillet 2000



Sources : Accord de délimitation maritime et accord relatif à la pêche dans la baie de Granville entre la France et le Royaume-Uni – Juillet 2000.

Le principe du lien entre les deux axes de négociations – l'un concernant la frontière, l'autre la gestion de la pêche – a été admis par la France et le Royaume-Uni. De toute façon, en dépit d'un manque d'empressement du côté français à s'engager dans un dossier délicat³⁰, il convenait de régler définitivement les délimitations territoriales entre la France et Jersey. Cette négociation se pliait en effet à un élément fondamental des relations internationales qui veut que tout territoire – en l'occurrence le bailliage de Jersey - ait le droit de revendiquer ses limites. Le premier point repose sur le principe universellement reconnu de l'équidistance. Cependant une pondération, rendue nécessaire par l'inégale valeur reconnue en la matière aux terres habitées et aux îlots, s'est ici imposée. C'est ainsi que les parties se sont mises d'accord pour classer les terres servant à délimiter la mer en trois catégories correspondant chacune à trois niveaux de prise en compte. Le plein effet, en vertu duquel l'équidistance s'applique totalement, est accordé au continent, à l'île de Jersey et aux Roches-Douvres, plateau rocheux situé à peu près à mi-chemin entre Paimpol et Guernesey. Un effet de 75 % est appliqué aux îles Chausey par rapport au plateau des Minquiers. Enfin un demi effet est accordé à ce dernier vers le sud et aux Ecrehou qui font face au littoral du Cotentin entre Carteret et Portbail. La ligne se pliant à ces mises au point préalables est ensuite déterminée par quatorze points définis par des coordonnées géographiques exprimées dans le système de référence géodésique européen établi en 1950. Le traçage d'une ligne loxodromique*, joignant des points eux-mêmes déterminés par des coordonnées précisées à la seconde* près, permet concrètement de mesurer le chemin parcouru depuis que l'on faisait référence à la portée de vue, en passant par la méthode des amers, de toute façon inopérante lorsque l'éloignement des côtes interdit tout repère visuel. Associée aux systèmes de navigation de type GPS et à leur couplage avec les instruments de navigation des navires, la définition des coordonnées est susceptible de mettre fin à la plupart des contestations en matière de positionnement.

La frontière entre Jersey et la France s'appuie d'une part sur deux points de la frontière définie entre 1977 entre le bailliage de Guernesey (G14 et G15 sur la carte 33 p. 415), et d'autre part sur une ligne fermant la boucle, déterminée à la fois par le principe pondéré de l'équidistance et par les points J1 à J12.

³⁰ Dans un rapport présenté au Sénat le 21 février 2002 par le sénateur Jean-Guy Branger « au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi autorisant la ratification d'un accord entre la France et le Royaume-Uni relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey », l'auteur convient que « la particularité du statut de Jersey (...), ainsi que l'existence d'une limite de pêche déterminée en 1938 (sic) entre cette île et la France, se sont conjuguées pour différer une délimitation maritime dont ni la nécessité ni le tracé ne semblaient évidents. Le besoin pressant d'un accord de pêche entre les deux autorités a poussé à combler, au cours de la même négociation, ce vide juridique (www.senat.fr).

Tableau 30 : Définitions des points déterminant la frontière entre Jersey et la France

Position	Latitude nord	Longitude ouest
G14	49°27'63	02°05'85
J1	49°21'88	01°59'55
J2	49°19'00	01°53'50
J3	49°15'05	01°50'00
J4	49°11'00	01°50'00
J5	49°03'95	01°51'55
J6	48°57'88	01°56'57
J7	48°56'50	01°59'00
J8	48°53'00	01°59'00
J9	48°52'33	02°05'00
J10	48°52'33	02°14'50
J11	48°55'67	02°31'52
J12	49°03'57	02°31'52
G15	49°13'25	02°33'55

Source : Accord de délimitation maritime entre la France et le Royaume-Uni – Juillet 2000.

Mais si les accords ne faisaient en ce qui concerne la frontière maritime qu'entériner sans modification un échange de notes effectué dès 1992, l'essentiel des négociations a eu pour sujet l'évolution de la fréquentation des zones de pêche. Elles ont consisté à s'entendre à propos de la baie de Granville sur la prise en compte des nombreux changements intervenus dans les contextes global et local. Là encore, la motivation n'était pas la même. Les Français se seraient satisfaits d'une simple fermeture de la baie au nord, au sud et à l'ouest, disposition que ne prévoyaient pas les accords de 1839. Mais à Jersey on s'accommodait de moins en moins d'une intrusion indifférenciée de pêcheurs étrangers dans la bande des trois-six milles vers ces trois directions. Pour parvenir à leurs fins, les autorités du bailliage ont d'abord dû convaincre celles du Royaume-Uni du bien-fondé d'engager des négociations avec la France. Cette démarche préalable s'est effectuée entre le bailli et le lieutenant-gouverneur, représentant de la reine à Saint-Hélier. Ce dernier a averti le *Home Office*, équivalent

britannique du Ministère de l'Intérieur, qui a transmis à son tour au *Foreign Office*. La réponse, positive, a alors suivi le chemin inverse. Le chef des négociateurs jersiais a par la suite tout de même tenu à préciser que sa présence n'était pas allée de soi du côté du *Foreign Office*, et que la connaissance des dossiers avait fini par prévaloir sur la bienséance protocolaire en terme d'engagement direct dans les discussions³¹. Du côté français, celles-ci sont conduites par des hauts fonctionnaires du Quai d'Orsay et de la Direction des Pêches Maritimes (DPM). Les pêcheurs sont plus ou moins impliqués sous forme de concertations intervenant entre les réunions avec le Royaume-Uni et Jersey. Trois grands principes se dégagent d'un accord qui conclut treize années de discussion « *rock by rock* », selon l'expression du chef de file des négociateurs jersiais.

1 - Il s'agit d'abord de la réaffirmation de la totale déconnexion entre les eaux territoriales et la définition des zones de pêche. C'est bien entendu la revendication majeure des pêcheurs continentaux, qui s'explique par les poids économique de leurs habitudes dans les parages des îles Anglo-Normandes. Pour les deux parties, la frontière marine entre la France et Jersey n'est pas fonctionnelle en terme de délimitation de zones de pêche³²;

2 – L'exclusivité aux riverains est le second élément à relever. En effet, seuls les navires d'une part jersiais et d'autre part français de Diélette à Paimpol ont accès à la baie de Granville. Ce principe, qui revient à fermer la mer à tout autre intervenant en matière de pêche professionnelle, admet cependant deux types d'exceptions. Le premier s'applique à des navires dont le port d'immatriculation est situé au-delà du secteur d'appartenance requis mais qui peuvent justifier d'une activité dans la baie de Granville au cours des années 1997 ou 1998. Le second concerne 30 navires de Guernesey autorisés à pêcher dans la baie de Granville, mais uniquement dans sa partie jersiaise. La limitation en nombre et le cantonnement à une partie seulement constituent deux clauses restrictives qui ont déclenché une très forte frustration du côté de Guernesey, dont les pêcheurs revendiquent des accès aux secteurs nord (hors baie de Granville, dans les eaux territoriales françaises) et est des Roches Douvres (dans la partie française de la baie de Granville).

³¹ *Jersey Evening Post*, 22 juin 2000.

³² Sauf sur quelques kilomètres vers le nord-ouest à partir du point J1, mais très partiellement puisque jusqu'à 62 navires français sont autorisés à s'y rendre (voir ci-dessus carte 33 et point 3 suivant).

3 – Le troisième principe est celui de la réciprocité des concessions, dans le respect des droits historiques. Ainsi, les pêcheurs français voient leurs accès à la zone de trois à six milles de Jersey désormais soumis à un encadrement (A, B, C, D et D1). Réciproquement, deux secteurs dans les eaux territoriales françaises à l'est des Roches Douvres (E) et au nord de Saint-Malo (F) sont ouverts aux pêcheurs jersiais dans la limite respective de cinq et deux navires. Au-delà de cette apparente simplicité, les modalités envisagées présentent un caractère complexe. Ainsi l'accès à la zone des Paternosters (A) est-il autorisé à huit navires immatriculés entre Diélette et Agon-Coutainville selon le principe du viager, c'est-à-dire qu'à la cessation pour diverses raisons de l'armateur de l'un de ces navires dûment enregistrés, il ne sera pas possible de le remplacer par un autre. Cette clause ne vaut pas pour le secteur voisin des Dirouilles (B) où l'accès des 27 bateaux normands est défini par des critères de taille. L'autorisation de travailler dans la zone C est soumise à un autre type de restriction, à savoir la non simultanée de la présence des bateaux listés. Les limitations d'accès pour les navires français tiennent à plusieurs critères qui se cumulent parfois selon les zones. Pour illustrer ce propos, la zone D, au sud de Jersey est ouverte à six navires immatriculés à Saint-Malo dont la longueur n'excède pas quinze mètres, dont la puissance du moteur ne dépasse pas 450 CV, pendant la période du 15 octobre au 31 mai, aux seules fins de pratiquer la pêche au filet fixe. Pas moins de six critères restrictifs (le nombre, le port d'immatriculation, la longueur, la puissance, la date et le métier pratiqué) sont donc ici mis en œuvre. Cette accumulation n'est pas systématique puisque par exemple, l'accès au secteur E est autorisé à cinq navires jersiais (pris dans une liste de dix) à tout moment et pour tout type de pêche.

Le traité est complété par une série d'échanges de notes. L'une d'elle constate la divergence de point de vue par rapport au statut de la zone dit de l'Etac de Serq. Sont abordées par ailleurs les modalités de délivrance des permis d'accès, de contrôle et de mise en place d'un comité conjoint de gestion dont nous aurons dans le dernier chapitre à détailler le fonctionnement. La teneur générale des réactions officielles est de l'ordre de la satisfaction, voire du soulagement. Le fait que, contrairement à Guernesey, Jersey était, en raison de son implication dans les accords de 1839, exclu des dispositions de la convention de Londres de 1964 permettant l'extension des zones exclusives de pêche de trois à douze milles, était sur l'île une source d'inquiétude quant à l'éventualité d'un accroissement important de l'effort de pêche étranger à proximité immédiate de son littoral³³. Le commentaire exprimé par le

³³ *Proposed establishment of a maritime boundary between France and Jersey and proposed agreement concerning fishing in the bay of Granville*, Policy and Resources Committee, États de Jersey, 1999.

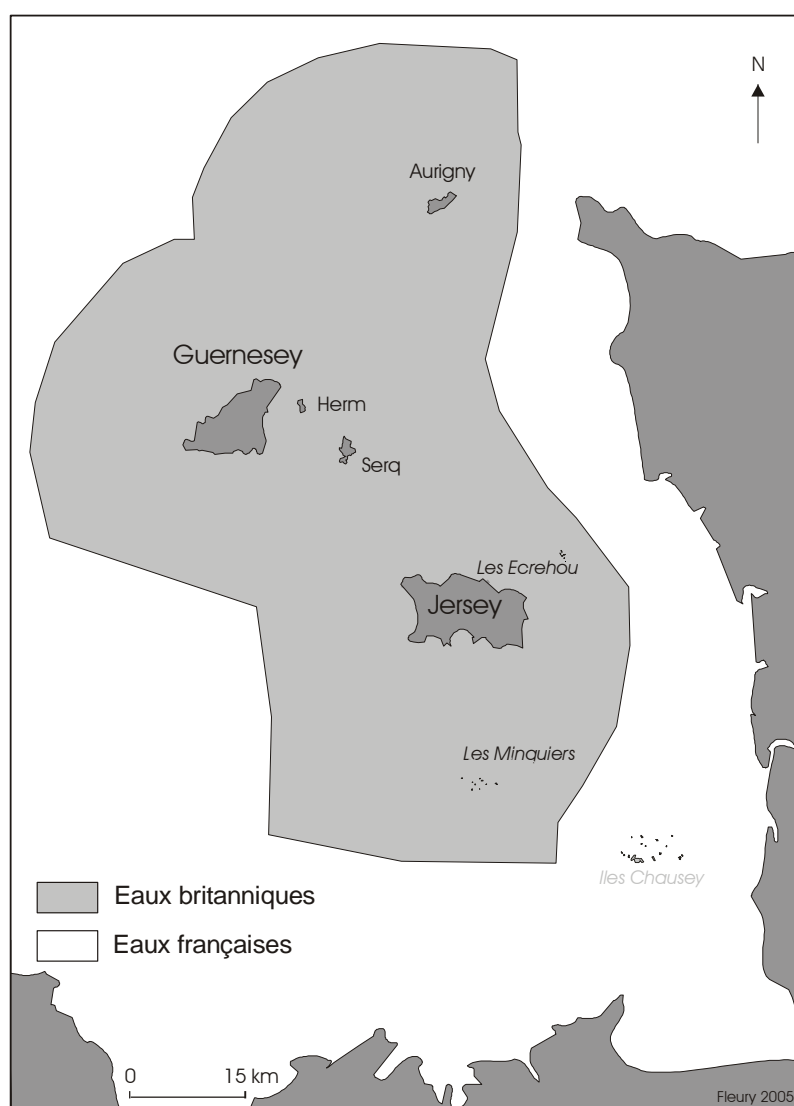
sénateur Pierre Horsfall reflète assez bien le sentiment des insulaires lorsqu'il dévoile en ces termes pourquoi il fallait surmonter les réticences françaises à négocier :

« From the French point of view there was little incentive to negotiate a new treaty. They could do what they liked. After all, what had we to give them ? Virtually nothing. »

Il fallait donc réussir à négocier sans rien avoir à offrir, sinon tout de même la reconnaissance des principes de 1839 réactualisés à la lumière des changements de différente nature intervenus depuis cette date extrêmement lointaine en matière de codification juridique de la mer. Les Français ont donc obtenu l'essentiel, c'est-à-dire le principe de la pérennité de la fréquentation des pêcheurs riverains dans une bonne partie des eaux territoriales britanniques. C'est ce que ne se font pas faute de souligner du côté français aussi bien les hauts fonctionnaires, parties prenantes des négociations que les hommes politiques, qu'ils soient nationaux dans le contexte des débats et rapports parlementaires consacrés à cette question diplomatique, ou locaux et à ce titre au fait de la portée des enjeux socio-économiques. Les seuls bémols viennent des professionnels eux-mêmes. L'abandon de la référence explicite à la mer commune est largement regretté. Il semblait cependant inévitable dans la mesure où sa pérennité aurait contredit le processus de territorialisation qui avait abouti ici à la reconnaissance officielle d'une frontière entre la France et le Royaume-Uni. D'un point de vue moins symbolique, un certain nombre de pêcheurs estiment par ailleurs – et notamment du côté de Granville - que la France a abandonné trop facilement des droits sur la bande des trois à six milles de Jersey, bande d'ailleurs rejetée vers le large au nord et au sud-est de Jersey en raison de la prise en compte des rochers découvrants. Concrètement, des accès à la bande des trois à six milles définis comme accessibles par les accords de 1839 et 1951, sont il est vrai désormais soumis à un encadrement, ce que les pêcheurs concernés ne peuvent que considérer comme un recul. Ainsi les Granvillais n'ont plus accès à la zone D. Par ailleurs le petit secteur D1, repoussé vers le sud suite à une confusion sur la prise en compte des rochers servant à définir son extension vers le sud, empiète sur le plateau des Minquiers dont l'accès à la totalité avait toujours été affirmé comme « gravé dans le marbre », selon ce que les pêcheurs concernés avaient retenu des précédents engagements. De leur côté, les Bretons ont vu d'un mauvais œil la possibilité de l'arrivée dans la zone E, soit à proximité immédiate des Roches-Douvres, secteur qu'ils considèrent comme sensible pour leurs

activités de caseyeurs³⁴. Nous n'allons pas ici plus avant dans les détails de conflits qui mettent en jeu un ensemble d'intervenants avec des logiques divergentes que nous nous proposons dans le dernier chapitre d'identifier et de mettre en relation. Il apparaît que, eu égard à la place considérable – l'équivalent de la superficie du département de la Manche - qu'occupent les eaux anglaises dans l'échancrure du littoral français, les intérêts des pêcheurs français sont, au-delà de la nature complexe du compromis, dans une large mesure sauvegardés.

Carte 34 : L'emprise des eaux britanniques dans le golfe Normand-Breton



Sources : Accord de délimitation maritime entre la France et le Royaume-Uni – Juillet 1992, Accord de délimitation territoriale entre la France et le Royaume-Uni – Juillet 2000.

³⁴ *Ouest-France*, 7 février 1999.

Le caractère innovant de ces accords, finalement ratifiés par les deux parties au 1^{er} janvier 2004, est à relever. Ils constituent même très probablement un précédent (Dobelle³⁵, *op. cit.*). La tendance lourde de l'appropriation de l'espace marin en matière de pêche se caractérise en effet par une double dynamique contradictoire. D'un côté la volonté acquisitive des États n'a cessé de s'affirmer depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. De l'autre côté, la mutualisation des ressources de l'océan global en dehors de la mer territoriale, à travers des supports de plus en plus encadrés, telles que le sont les eaux communautaires européennes, représente également un phénomène majeur. L'accord de la baie de Granville définit un espace marin d'un type inédit, ayant intégré dans ses dimensions spatiales et temporelles, d'une part les évolutions juridiques et d'autre part la permanence coutumière. Il s'agit donc d'une relative soumission du fait frontalier à d'autres facteurs qui, dans une certaine mesure, le subvertissent. Il est plus difficile de retrouver cette inversion de mouvement dans l'évocation des modalités d'appropriation autour de Saint-Pierre-et-Miquelon.

³⁵ Cet auteur, qui était l'un des membres de la partie française, cite un cas proche, celui qui s'est conclu en 1999 par le maintien du régime traditionnel de fréquentation commune des zones de pêche entre l'Érythrée et le Yémen autour des îles Hanish, dans le sud de la mer Rouge.

2. Historique de l'appropriation de la mer autour de Saint-Pierre-et-Miquelon

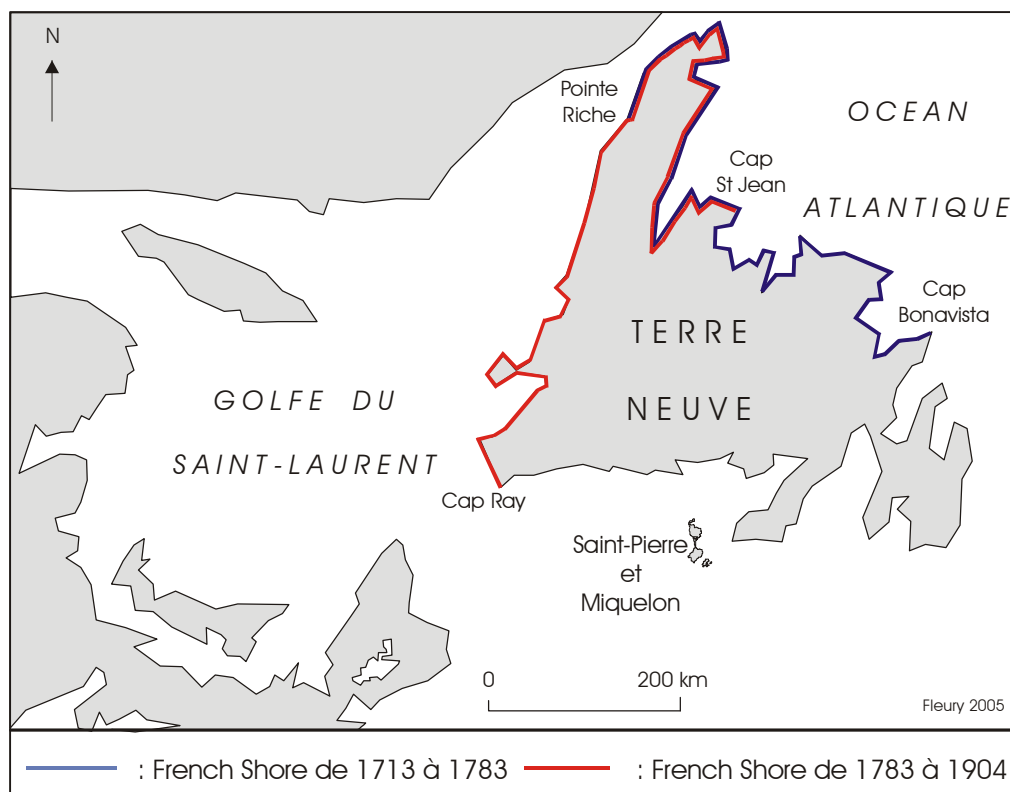
Le golfe du Saint-Laurent et les bancs de Terre-Neuve constituent les deux secteurs marins de la région auxquels on peut rattacher l'histoire de la pêche française en Amérique du Nord, activité à grande amplitude spatiale et temporelle dont Saint-Pierre-et-Miquelon représente l'élément pérenne. L'historique de la dévolution des zones de pêche, pendant longtemps unique enjeu de la radicalisation des conflits d'appropriation de l'espace marin, est celui d'un rapport de forces permanent entre d'une part les Français – de Saint-Pierre-et-Miquelon, mais aussi de métropole jusqu'à la fin des années 1980 – et d'autre part leurs voisins nord-américains, qu'ils soient anglais, canadiens ou terre-neuviens, selon les époques ou le niveau décisionnel concerné dans telle ou telle circonstance.

2.a. L'émergence de différents enjeux

Les reculs français au Canada commencent avec le traité d'Utrecht en 1713. Ils concernent aussi bien les terres - Acadie et Saint-Pierre-et-Miquelon – que les droits de pêche, notamment au sud et à l'ouest de l'île de Terre-Neuve. La France conserve néanmoins le contrôle des eaux autour de l'île du CapBreton dont ils ont gardé la souveraineté, ainsi que sur les côtes septentrionales et orientales de Terre-Neuve, entre le cap Bonavista et la pointe Riche. Des droits historiques sont ainsi reconnus aux pêcheurs français qui fréquentent depuis 200 ans un secteur qu'ils nomment Petit Nord, plus connu sous son appellation anglaise de *French Shore*. Le traité de Paris en 1763, concluant la déconfiture de la colonisation française en Amérique du Nord, porte à son tour un autre coup très dur aux droits de pêche français, cette fois-ci tout au long des côtes du golfe du Saint-Laurent. Rappelons-nous que cet abandon forcé fit notamment le bonheur de Charles Robin, voisin jersiais d'une bonne partie de ceux qui quittaient l'ouest de la France pour s'installer de l'autre côté de l'Atlantique (cf. p. 191 et suiv.). Les droits français sur le *French Shore* sont cependant confirmés. A Paris, l'Angleterre consent au retour de Saint-Pierre-et-Miquelon sous souveraineté française, afin que le petit territoire serve de point d'appui aux navires français qui viennent alors de plus en plus nombreux sur les bancs. Le traité de Versailles en 1783 marque le renversement pour un temps d'une dynamique qui avait été, en ce qui concerne les deux grandes puissances européennes, dans une très large mesure favorable à l'Angleterre tout au long du XVIII^e siècle. Celle-ci vient alors y entériner la perte d'une partie ô combien importante de ses colonies américaines, défaite à laquelle la puissance ennemie avait contribué. La France voit

ses droits sur le *French Shore* réaffirmés avec un changement notable de localisation, puisque des problèmes de cohabitation avec les pêcheurs anglais conduisent à une redéfinition des limites du littoral attribué à la France, qui s'étend désormais du cap Saint-Jean au cap Ray, soit au plus loin des principaux foyers de peuplement de l'île.

Carte 35 : Le French Shore



Source : www.heritage.nf.ca

Un malentendu relatif à la rédaction des clauses du traité de Versailles concernant le *French Shore* lors de la ratification au Parlement anglais laisse ouverte la possibilité d'une interprétation divergente entre les Français qui considèrent qu'ils possèdent là des droits exclusifs et les Anglais qui récusent cette lecture (Marcadé J., 1998). Entre 1763 et 1904, la querelle connaît de nombreux épisodes, le plus souvent caractérisés par des exactions sur les installations françaises abandonnées pendant l'hiver, et une tendance des Terre-Neuviens à multiplier les tracasseries. A Terre-Neuve, on accepte d'autant moins cette présence française qui prétend être exclusive sur leur propre sol, que Saint-Pierre-et-Miquelon devient une importante plaque tournante de la pêche à la morue, ce qui, à ce titre, concurrence fortement la pêche terre-neuvienne sur les marchés européens (Hiller J., 1995). Il n'est donc pas

surprenant que la prétention à l'exclusivité des Français sur le *French Shore* y apparaisse comme exorbitante. On s'emploie, et notamment sous forme de pression sur le gouvernement britannique, à gêner la pêche française, stratégie révélée par exemple par la *Bait Bill* de 1887. Au début du XXe siècle, le contexte de l'Entente Cordiale favorise le règlement de cette question, rendu particulièrement urgent par la volonté des autorités de Terre-Neuve d'entamer le développement économique de la partie occidentale de l'île (Neary P., 1980). En 1904, est donc signée une convention franco-britannique qui fixe la nouvelle donne en stipulant que

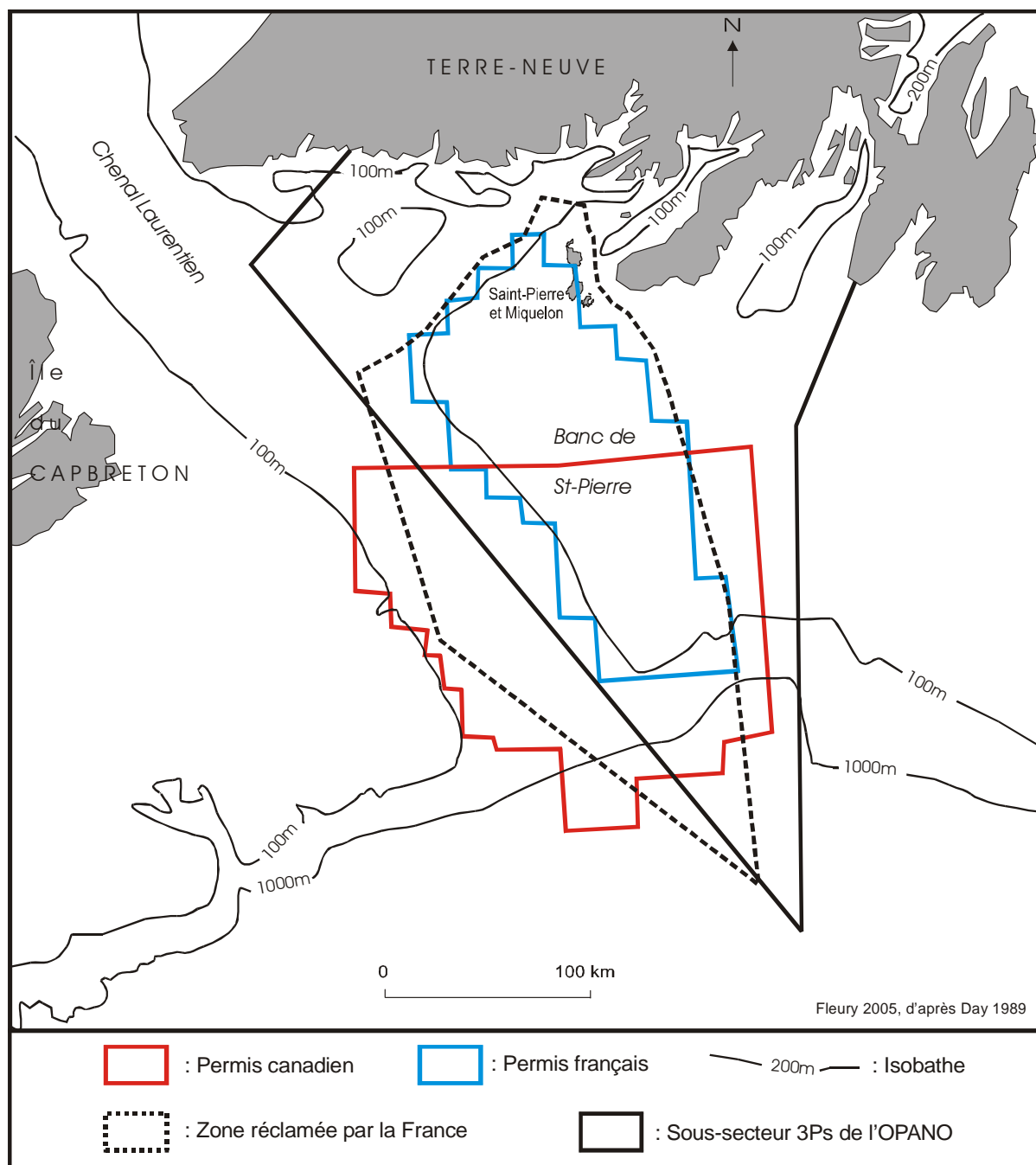
« La France renonce aux privilèges établis à son avantage par l'article 13 du traité d'Utrecht, confirmé ou modifié par des dispositions ultérieures (Article 1). La France conserve pour ses citoyens, sur un pied d'égalité avec les sujets britanniques, le droit de pêcher dans les eaux territoriales de la partie du littoral de Terre-Neuve compris entre le cap Saint-Jean et le cap Ray (....). Ce droit sera exercé pendant la période normale de pêche (art. 2). »

Alors que les autorités terre-neuviennes avaient précédemment affirmé l'exclusivité de leurs droits dans une bande de trois milles tout autour de l'île, les Français conservent toutefois la possibilité de pouvoir pêcher dans les trois milles de cette partie du littoral, mais sans avoir le droit d'y débarquer et de s'y établir pour faire sécher la morue, ce qui change radicalement la nature de l'effort de pêche et revient *de facto* à compromettre la pérennité de leur présence dans ce secteur. Par ailleurs, dans le canal séparant Saint-Pierre-et-Miquelon de la péninsule de Burin, le principe d'une ligne équidistante séparant les zones de pêche respectives avait été admis au XIXe siècle, une fois apaisés les conflits liés à une lecture là encore divergente du statut de l'archipel suite à sa concession par l'Angleterre en 1763³⁶ (La Morandière, 1962). Après 1904, la situation évolue peu, mise à part l'annexion en 1908 par Terre-Neuve, sous forme d'une action qui ressort du principe du fait accompli, de l'île Verte, située à mi-chemin entre l'archipel français et la côte terre-neuvienne. En 1949, lors du transfert de souveraineté de Terre-Neuve, jusqu'alors dominion britannique, vers le Canada, les droits français sont réaffirmés. Ce n'est qu'au cours des années soixante que l'agitation globale concernant l'appropriation de l'espace marin trouve une résonance locale. Celle-ci s'enrichit, en plus des questions relatives à la pêche qui vont bientôt empoisonner les relations

³⁶ Sur place, les Anglais avaient tendance, en fonction du traité de Paris qui interdisait à la France toute action d'ordre militaire (pas de garnison, ni de fortifications, mais un simple abri pour les pêcheurs métropolitains), à considérer que ces restrictions pouvaient justifier le fait que l'archipel n'était pas par nature un territoire pouvant générer des droits de pêche autour de lui.

franco- canadiennes, d'un enjeu économique nouveau et majeur avec les présomptions de présence d'importants gisements sous-marins d'hydrocarbures dans la région.

Carte 36 : Les enjeux marins au sud de Terre-Neuve à partir des années soixante



La carte ci-dessus montre la conjonction d'enjeux concernant le secteur marin au sud de Terre-Neuve. Outre les zones où le Canada et la France concèdent des permis d'exploration de gisements d'hydrocarbures, y figurent deux autres éléments. Il s'agit d'une part du sous-secteur 3Ps de l'OPANO, subdivision halieutique dont nous allons voir l'importance qu'elle prend dans le conflit et d'autre part de la zone, qui précisément la recoupe en grande partie, sur laquelle la France prétend exercer sa souveraineté.

En avril 1966, le gouvernement provincial de Terre-Neuve accorde des permis d'exploration sur le banc de Saint-Pierre. Pour ne pas être en reste, la France accomplit la même démarche en octobre suivant. Les propositions respectives quant aux limites du plateau continental sont trop divergentes pour parvenir à un accord. Ce constat conduit à un moratoire franco-canadien sur l'exploration jusqu'à ce que la souveraineté et donc les droits sur les ressources du secteur concerné soient juridiquement établis. Cet accord n'empêche pas le Canada d'accorder entre 1967 et 1971 des permis qui chevauchent largement la zone de permis français (Day, *op. cit.*). Les discussions sur le plateau continental ne connaissent pas d'évolution notable, jusqu'à ce qu'elles soient couplées à la fin des années quatre-vingts avec la question de la ZEE. C'est alors la pêche, enjeu économique historique, qui fait progressivement avancer le partage de la mer entre la France et le Canada. Dans cette affaire, la France côtoie un partenaire de négociations particulièrement affûté sur les questions d'appropriation de l'espace marin.

2.b. Le Canada et la mer : une politique très affirmée

En effet, il faut remonter à l'échelon global des relations internationales pour constater que le Canada a trouvé dans les questions touchant à l'appropriation de la mer de quoi affirmer une forme de *leadership* qui lui fait défaut dans le domaine de la géopolitique, dans la mesure où sa posture internationale est souvent perçue comme étroitement dépendante de celle des États-Unis, sans oublier son appartenance, même si elle est symbolique, à la Couronne britannique. Or, il trouve dans les dynamiques territoriales concernant la mer qui se mettent progressivement en place à partir des années cinquante de quoi asseoir son audience internationale. Le Canada, souvent en opposition avec ses alliés qui considèrent que, vu leur suprématie technologique et militaire, ils ont plus à perdre qu'à gagner en acceptant l'annexion par tous les États côtiers de leur mer adjacente, trouve des partenaires de poids dans les pays alors dits « du tiers monde », et notamment avec les plus influents et les plus impliqués dans la dynamique de la conférence de Bandung en 1955. Les raisons de cet

activisme, attesté par les nombreuses contributions relevées tout au long de ce processus global d'appropriation de la mer qui s'est développé à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale (Beesley A., 1978), sont à rechercher dans une caractéristique bien visible à l'examen d'une planisphère ou d'un globe terrestre, mais qui ne vient pas toujours spontanément à l'esprit concernant le Canada. Depuis 1945, la territorialisation de la mer, pour laquelle tout ou presque était alors à faire, est un élément dynamique de la géopolitique mondiale. Il se caractérise par la multiplicité de ses enjeux, stratégiques selon divers points de vue, que l'on se réfère à la défense des intérêts liés à la sécurité des États, ou à l'usage et à la conservation des ressources biologiques et minérales des océans, ou encore aux problèmes liés à l'environnement. Or le Canada, ouvert sur trois océans, est le pays qui possède le plus long littoral et, derrière la Russie, la deuxième surface de plateau continental au monde, soit respectivement environ 250 000 kilomètres et 6,4 millions de kilomètres carrés (Johnston, *op. cit.*). Ces éléments arithmétiques représentent déjà deux bonnes raisons de s'intéresser particulièrement à ces questions. Cependant, le Canada n'est pas vraiment une grande puissance maritime avec un pavillon commercial quasiment absent des mers du globe, une marine militaire qualifiée de moyenne selon ses responsables³⁷ et une pêche très essentiellement côtière. Ce n'est donc pas un pays qui aurait par rapport à la mer un rapport équilibré entre des intérêts à la fois externes – militaires, commerciaux, halieutiques – et internes à ses eaux, comme peuvent l'être par exemple – parmi d'autres et à des degrés divers – les États-Unis, la France ou le Royaume-Uni. Il a donc développé très tôt le sentiment de représenter une sorte d'avant-garde dans les droits des pays côtiers. Cette forte implication a trois déclinaisons qui, rassemblées, constituent une politique offensive. La première est donc multilatérale et se manifeste par un activisme fort au sein des institutions internationales. Ainsi le Canada se situe-t-il en pointe dans l'extension de souveraineté « non seulement sur la plate-forme mais aussi sur le talus et le glacis constituant la marge continentale » (Sanguin, *op. cit.*), c'est-à-dire éventuellement bien au-delà des 200 miles. Pour faire valoir ce qu'il estime être ses droits, le Canada n'hésite pas, deuxième volet de sa stratégie, à recourir aux décisions unilatérales. Enfin le dernier élément concerne sa compétence à faire valoir ses positions dans les relations bilatérales qu'il entretient avec ses voisins marins. Passons sur les différends du Canada avec les deux autres pays qu'ils côtoient, Danemark et surtout États-Unis, avec lesquels il a montré toute sa pugnacité dans le différend frontalier dans le golfe du

³⁷ www.navy.dnd.ca.

Maine (Labrecque, *op. cit.*), pour revenir à ce qui nous intéresse plus particulièrement, c'est-à-dire la façon dont s'est définie la souveraineté autour de Saint-Pierre-et-Miquelon.

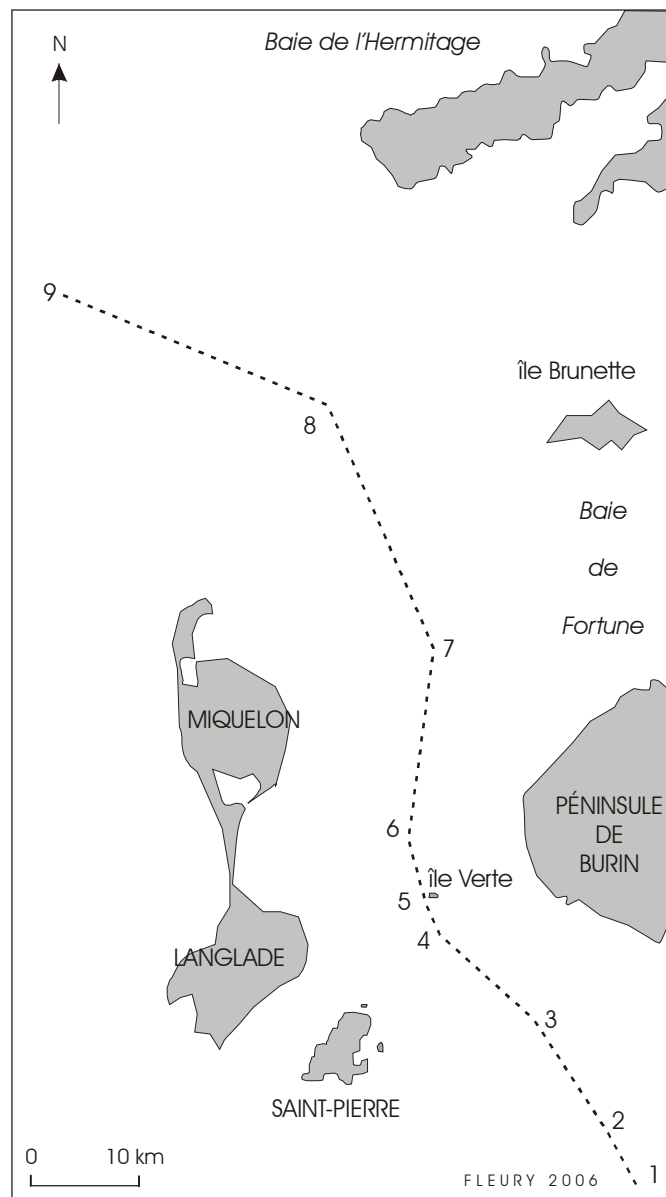
2.c. Les accords de 1972

Le Canada, qui par ailleurs interdit désormais le chalutage sur la côte ouest de Terre-Neuve, répond dès 1970 à l'augmentation de l'effort de pêche exogène sur les bancs en étendant sa mer territoriale à douze milles, ce qui est susceptible de compromettre l'accès des Français à des secteurs traditionnels de leur activité. Il convient de préciser que lorsque l'on dit Français, il peut s'agir de pêcheurs soit métropolitains soit originaires de l'archipel. Dès 1971, le Canada fait passer le golfe du Saint-Laurent sous sa souveraineté exclusive tout en reconnaissant des droits historiques aux pêcheurs français. La même année, la France étend ses eaux territoriales à douze milles autour de l'archipel. La nécessité d'un accord entre les deux pays devient pressante dans la mesure où, au constat de chevauchement dans les prétentions territoriales liées aux hydrocarbures, s'en ajoutent maintenant d'autres en matière de droits de pêche et de souveraineté. C'est afin de tenter de maîtriser la situation en adaptant le droit aux évolutions globales et aux prétentions locales que se conclut un double accord – et l'on retrouve là en partie le principe de la dualité contenu dans les accords de juillet 2000 entre le Royaume-Uni et la France à propos de Jersey –, concernant d'une part la redéfinition des droits de pêche respectifs et d'autre part la définition d'une frontière marine entre les deux pays. Ce dernier point ne connaît pas en 1972 un règlement définitif, mais plutôt une définition maximale eu égard à l'importante divergence qui existe entre les deux pays sur l'extension de la souveraineté française vers le sud et l'ouest de l'archipel. Une ligne longue de 54,34 milles marins, déterminée par neuf points³⁸, inaugure donc le processus de traçage d'une frontière entre les deux pays. On peut noter (*cf.* carte 37 page suiv.) que l'île Verte n'a aucune influence sur le tracé d'une ligne qui, par ailleurs, ne constitue pas explicitement une frontière marine. En effet son caractère dissymétrique apparaît dans la formulation, dont on admet difficilement qu'elle ait pu avoir l'aval de la France, qui nous apprend qu'il est question de « la limite des eaux territoriales du Canada et des zones soumises à la juridiction de pêche de la France³⁹ ». Vers le large, aucune limite n'est définie.

³⁸ Cinq points sont équidistants, les autres ont été négociés en fonction de la prise en compte ou non d'îlots.

³⁹ Accord relatif aux relations réciproques de pêche entre la France et le Canada en matière de pêche du 27 mars 1972, article 8.

Carte 37 : Première phase de délimitation entre le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon (1972)



Source : Accord de 1972

En ce qui concerne la pêche, les accords de 1972 ont une tonalité qui se veut apaisante. Ils commencent cependant par l’extinction des droits français dans la bande des trois milles du *French Shore*⁴⁰. Ce genre de disposition, qui passe facilement inaperçu en métropole, s’apparente à un renoncement sur l’archipel. Si sa portée est économiquement limitée, sa charge symbolique reste forte, comme nous avons pu le constater trente ans plus tard. Le

⁴⁰ *Id.* article 1.

Canada confirme, « sous réserve d'éventuelles mesures de conservation des ressources, y compris l'établissement de quotas⁴¹ », les droits français sur les côtes canadiennes et dans le golfe du Saint-Laurent sur un pied d'égalité avec les pêcheurs canadiens, alors que la France s'engage de son côté à accorder la réciprocité aux Canadiens au large de Saint-Pierre-et-Miquelon. Les accords introduisent cependant un clivage entre d'une part les pêcheurs métropolitains, qui conservent leurs droits sur un pied d'égalité avec leurs homologues canadiens chaque année du 15 janvier au 15 mai, ceci jusqu'à la date butoir du 15 mai 1986, et d'autre part les armements de l'archipel non concernés par cette clause, mais qui doivent toutefois limiter leur flottille à dix navires ne dépassant pas 50 mètres. Au niveau local, les petites pêches de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Terre-Neuve voient leurs droits traditionnels réaffirmés dans les eaux adverses. Les accords de 1972 constituent donc un compromis apparemment satisfaisant pour les Français, si l'on met à part l'échéance de 1986 pour les navires métropolitains et l'abandon de la bande des trois milles bordant le *French Shore*. Mais les dossiers en suspens quant à la définition des plateaux continentaux respectifs et le processus en cours d'extension vers le large des prétentions territoriales des États parmi lesquels le Canada représente un *leader*, contribuent à un durcissement des positions.

2.d. L'exacerbation des différends

Le 1^{er} janvier 1977, le Canada étend sa juridiction exclusive sur une zone de pêche s'étendant jusqu'à 200 milles des lignes de base. Il est aussitôt suivi par la France qui agit dans le cadre d'une décision communautaire européenne. Le gouvernement français fonde sa réclamation de souveraineté sur quelques 46 620 km² sur la prise en compte de l'équidistance vers l'ouest, en l'occurrence avec les côtes de l'île du CapBreton, distantes de plus de 300 km de l'archipel. Le Canada n'accepte pas cette prétention. La question de la ZEE tend alors à fusionner avec celle du plateau continental. Depuis la fin des années soixante, une constante de la politique canadienne consiste à éjecter les flottilles étrangères, de plus en plus nombreuses et performantes, le plus loin possible des côtes. En ce qui concerne les chalutiers espagnols, portugais, soviétiques, polonais, ou japonais qui se pressent par centaines dans les parages, il s'appuie sur les différentes phases de territorialisation que constituent l'appropriation des douze milles de la mer territoriale, puis des 188 milles supplémentaires de la ZEE. Par rapport à la France, il est plus difficile à atteindre, en raison d'une part des habitudes multiséculaires de ses pêcheurs dans la région, et d'autre part de la présence de

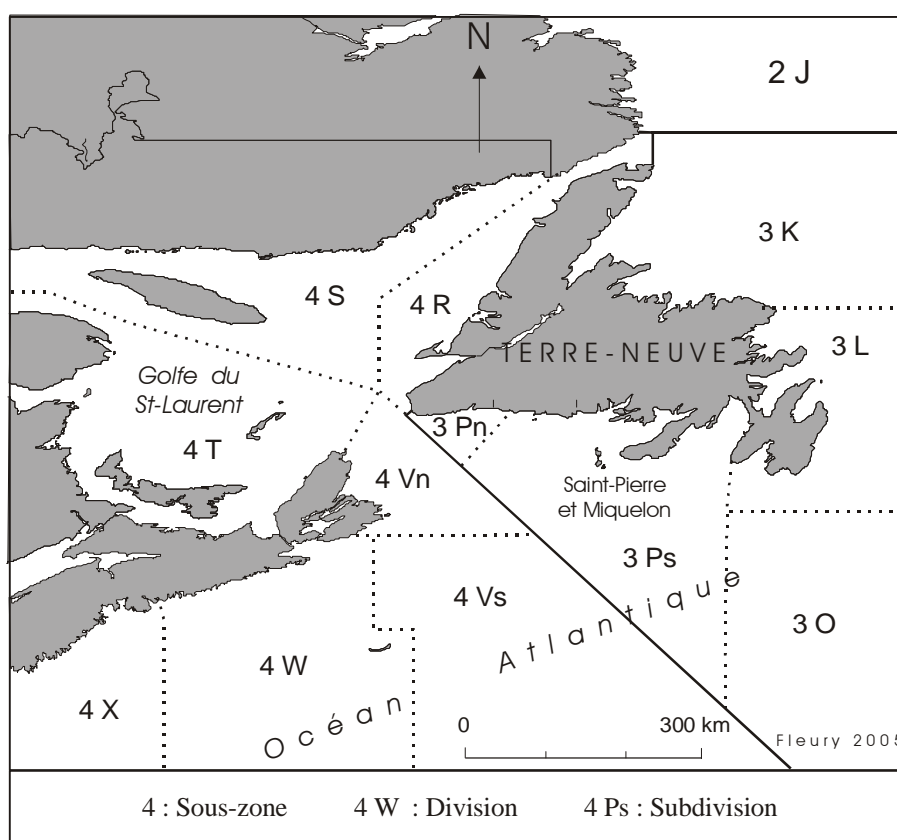
⁴¹ *Id.* article 2.

Saint-Pierre-et-Miquelon. Les accords de la 1972 portent encore la marque de ce rapport privilégié de la France avec des eaux désormais fortement intégrées à la souveraineté canadienne. Mais le Canada s'emploie à grignoter les avantages afférant à ce lien particulier. En 1977, ce processus prend d'abord la forme d'une activation de la clause de protection de la ressource. Cette évolution se traduit par l'instauration de quotas dans le golfe du Saint-Laurent. Les deux composantes de la pêche française y sont désormais soumises. Ces mesures concernent essentiellement la grande pêche métropolitaine qui a quitté ses secteurs traditionnels pour venir dans le golfe profiter de son accès pour la période 1972-1986. Les pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon sont moins touchés, puisqu'ils se contentent de pêcher le plus souvent dans le 3Ps, plus près de leurs côtes donc. Ils n'utilisent donc pas ou très peu les droits dans le golfe qui leur avaient pourtant été accordés par le Canada en 1972 (Bélorgey, *op. cit.*). La situation perdure selon cette organisation jusqu'en 1986. C'est l'année au cours de laquelle doivent être négociés les quotas de pêche pour 1987, la première année de l'éviction de la pêche métropolitaine du golfe du Saint-Laurent. La France réclame 12 000 tonnes pour Saint-Pierre-et-Miquelon dans le golfe et 18 000 tonnes pour les pêcheurs métropolitains dans le 2J3KL⁴². Ces derniers fréquentaient traditionnellement ce secteur désormais sous juridiction canadienne, avant de le délaisser à partir de 1972, dans la mesure où la pêche leur était encore autorisée dans le golfe, où les conditions de pêche étaient moins difficiles et la ressource plus abondante. Or le Canada s'appuie sur le fait que d'une part les pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon, désormais les seuls à pouvoir prétendre à l'accès au golfe, y avaient peu pêché au cours de la période 1972-1986, et que d'autre part les métropolitains n'avaient pendant cette période aucune prise à faire valoir dans le 2J3KL, pour faire des propositions portant sur seulement 3 000 tonnes dans le golfe pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Les Français n'acceptent pas cette offre et se replient massivement sur la zone dite grise, puisque contestée, partie du 3Ps dont la France entend disposer dans la mesure où elle correspond à la ZEE qu'elle revendique (*cf.* carte 36 p. 426). Ces épisodes se déroulent dans un contexte de relations marqué par la méfiance et le procès d'intention. Le Canada, qui ferme ses ports aux navires français en 1987, accuse la France d'avoir dépassé les quotas dans le golfe. De son côté, la France voit dans les arguments canadiens une volonté d'en finir avec la pêche française dans la région. Le secteur du 3Ps, dans lequel se situe l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon représente un espace marin où se cumulent les enjeux. Il est à la fois revendiqué dans sa plus grande partie par les deux pays en qualité de ZEE, considéré par les

⁴² L'appellation 2J3KL est une contraction conventionnelle de 2J, 3K et 3L (*cf.* carte 38 p. suiv.). Elle désigne donc la zone regroupant ces trois divisions.

biologistes canadiens comme une zone de plus haute importance en matière de conservation de la morue - et à ce titre secteur à ménager alors que précisément les Français y intensifient leur effort de pêche -, sans oublier les promesses d'importants gisements d'hydrocarbures que semble recéler son sous-sol.

Carte 38 : La sectorisation de la mer dans le secteur de Terre-Neuve



Source : Pêches et Océans Canada

La pression sur le 3PS et la réduction importante des quotas attribués ailleurs par le Canada exacerbent les tensions entre les deux pays à partir de 1987. Celles-ci deviennent très perceptibles à l'échelon gouvernemental. La France propose un arbitrage sur les quotas de pêche que le Canada refuse. En réponse, la France suspend les négociations parallèles sur les délimitations territoriales. Sur place, la situation prend une tournure de franche animosité. L'échec de la phase de négociations entre 1986 et 1988 a pour conséquence l'absence de quotas pour la France hors 3Ps. La chronique des épisodes tumultueux, dont nous avons déjà identifié quelques éléments à propos du golfe Normand-Breton, est ici également fournie.

Ainsi la violation assumée des eaux canadiennes en 1988 par le chalutier saint-pierrais *Croix de Lorraine*, avec à son bord les élus de l'archipel, conduit à l'arraisonnement du navire, à l'arrestation des personnes, puis à leur libération après le versement de cautions d'un montant élevé. Deux élus de l'archipel entament une grève de la fin, l'un à Ottawa, l'autre à Québec⁴³. La France rappelle son ambassadeur et saisit à son tour un navire canadien, le *Maritimer*. En mars 1989, les deux pays parviennent bon gré mal gré à un accord transitoire, dans l'attente de la décision d'un tribunal arbitral devant établir la délimitation des espaces marins entre la France et le Canada dans un délai de trois ans. On entre alors dans une époque que l'on pourrait également qualifier de grise, pendant temporel des zones grises auxquelles elles s'appliquent. L'accord est de nature à relancer l'accès des Français à des quotas significatifs puisque le montant global atteint environ 27 000 tonnes pour la morue, répartis entre les secteurs du 2GH – au nord du Labrador –, dans le 2J3KL et dans le 3PS, ce dernier secteur étant le mieux doté, en raison de l'enjeu en suspens qu'il représente dans les réclamations respectives en matière de ZEE. Parallèlement des dissensions importantes se développent entre les pêcheurs métropolitains et ceux de Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce phénomène, très probablement vu sans déplaisir par la partie canadienne et aussi vieux que l'installation de pêcheurs sédentaires sur l'archipel, trouve de quoi s'alimenter dans ce contexte troublé. Le principal armement métropolitain concerné est la *Comapêche* de Saint-Malo. La répartition franco-française ne lui laisse que peu de choses, alors que ses dirigeants soutiennent avec force que c'est précisément la pêche métropolitaine qui est à l'origine des quotas établis en référence aux pratiques antérieures⁴⁴. La compagnie réplique d'une part sur le plan contentieux en attaquant en justice à propos du rejet de ses demandes de licence dans le 3Ps, et d'autre part en se livrant à des actions de pêche dans le 2J3KL, secteur dont l'accès n'était autorisé par la France qu'à des navires immatriculés à Saint-Pierre-et-Miquelon. A Saint-Malo, on soutient haut et fort que les intérêts de la *Comapêche* sont sacrifiés au profit des armements de l'archipel ce qui conduit les Malouins à se livrer par exemple à une action de séquestration sur trois navires de l'armement saint-pierrais *Interpêche* présents en septembre 1991 dans le port breton pour des raisons de maintenance. Le conflit se termine après médiation au bout de trois semaines par les promesses de compensations financières et l'ouverture à des quotas dans d'autres régions du monde. A cet égard, on considère plutôt à Saint-Pierre-et-Miquelon que les coups de force métropolitains risquent d'avoir comme résultat de radicaliser les positions canadiennes, réactions dont l'archipel ne peut être que la

⁴³ *Le Monde* du, 24 février 1988.

⁴⁴ Entretien avec Fernand Leborgne, ancien patron de la *Comapêche*, à Saint-Malo le 14 janvier 2004.

principale victime sans que, contrairement à eux, ses pêcheurs puissent se reporter dans d'autres eaux, trop lointaines pour eux. L'opposition entre les armements métropolitains et de Saint-Pierre-et-Miquelon suscite des propos fort mal ressentis sur l'archipel, tel que ceux émis par le porte-parole du premier ministre Jacques Chirac, recueillis dans un journal canadien où, il estimait que

« Ce n'est pas très bon pour Saint-Pierre-et-Miquelon, mais ce n'est pas gravissime. En revanche pour les pêcheurs métropolitains, Bordeaux, Saint-Malo notamment, cela signifierait le désarmement de trois ou quatre des neuf gros navires spécialisés dans ce type de pêche et par voie de conséquence près de 800 à 1 000 chômeurs⁴⁵. »

D'une manière générale, les positions des pouvoirs publics sont, au-delà des clivages politiques, considérées sur l'archipel avec une grande circonspection quant à l'acuité de la prise en compte à Paris de la gravité de sa situation. En 1989, l'assainissement d'une situation extrêmement compliquée, caractérisée par un ensemble de positions prises en vertu de points de vue rendus irréconciliables par la succession des épisodes de rupture, où interfèrent de surcroît là aussi des négociations se nouant dans d'autres domaines économiques et à d'autres échelons⁴⁶, apparaît plus que jamais assujéti au règlement définitif des délimitations territoriales. L'accord survenu au mois de mars 1989 comprend à ce sujet également une clause juridique qui prévoit la mise en place d'un tribunal arbitral dont la présidence est confiée au juriste uruguayen Eduardo Gimenez de Arechaga, assisté de quatre membres, un Américain, un Italien, un nommé par le Canada et un autre par la France. Le mandat de cette instance basée à New York est à la fois simple et compliqué. Il est chargé de définir les limites respectives du Canada et de la France dans la partie où l'accord de 1972 ne les a pas tracées.

2.e. La décision de 1992

Le jugement rendu à New York représente un cas d'espèce qui mérite d'être développé tant pour ses enjeux, la nature des argumentaires respectifs, la façon dont les deux parties ont abordé cette dernière ligne droite juridique d'un parcours long de presque quatre siècles, et enfin pour ses conséquences sur l'avenir de l'archipel.

⁴⁵ *La Presse de Montréal* du 16 janvier 1989 (Propos rapportés dans ce journal plusieurs mois après qu'ils aient été effectivement tenus).

⁴⁶ On évoque fréquemment des ventes d'Airbus pour expliquer la mollesse attribuée aux gouvernements français successifs par la population et les élus de l'archipel.

Les enjeux sont connus et multiples. En ce qui concerne la stricte question de la souveraineté, il faut trancher une question en suspens depuis plus de vingt ans, car le *statu quo* conduit à des situations de non droit qui altèrent gravement les relations bilatérales, pèsent sur les économies locales, diffèrent les mesures de gestion. Ainsi l'existence de zones grises ne peut que donner lieu à des divergences d'interprétation génératrices d'incidents, par exemple dans le domaine sensible du contrôle des navires de la partie adverse⁴⁷. Il convient toutefois de préciser que, si le Canada est favorable à un règlement rapide, il n'en est pas de même de la France qui redoute un arbitrage « compte tenu de l'évolution de la jurisprudence internationale⁴⁸ » qui n'apparaît pas en effet alors favorable aux petits États côtiers. L'un des soucis de la France sera d'ailleurs de revendiquer le fait que l'on ne peut considérer l'archipel comme un État côtier mais bien comme partie intégrante du territoire français. La différence de motivation transparaît à travers les pressions françaises consistant à menacer de bloquer le processus de négociations lors des tractations qui débouchent sur l'accord transitoire de mars 1989.

D'un point de vue économique, pêche et hydrocarbures représentent des enjeux bien identifiés. En ce qui concerne la France, le maintien d'une zone suffisamment large pour satisfaire aux évolutions des derniers éléments de la grande pêche encore présents dans le secteur, ainsi que l'assurance pour Saint-Pierre-et-Miquelon de pouvoir continuer à vivre de l'activité qui l'a fait naître et se développer, constituent une motivation clairement identifiable. Les prises françaises de morue dans le secteur réclamé par la France sont estimées avant 1986 entre 26 000 et 32 000 tonnes⁴⁹. Alors qu'il est de plus en plus évident qu'il faut tirer un trait sur l'accès à des secteurs naguère ouverts aux armements français, il n'y en effet pas d'autre solution que de voir ses prétentions reconnues par le tribunal. En outre, s'il paraît difficile de dénier à Saint-Pierre-et-Miquelon le qualificatif d'îles de pêcheurs, le cœur de la filière – la pêche elle-même – est très loin de représenter la totalité des enjeux afférant à cette activité. En amont, la fréquentation annuelle des quais de Saint-Pierre à des fins d'avitaillement par des centaines de navires européens ou Asiatiques n'est plus qu'un souvenir depuis la fermeture progressive d'eaux de plus en plus largement soumises à l'emprise canadienne. En aval, sur des terres démunies de toute autre activité industrielle, le

⁴⁷ Voir Gilbert Guillaume, *Compte rendu détaillé de la session de négociations franco-canadienne des 27 et 28 janvier 1983 relative à la délimitation de la zone économique française au large de Saint-Pierre-et-Miquelon*.

⁴⁸ *Note relative aux relations franco-canadiennes dans le domaine de la pêche*, Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon, juin 1986.

⁴⁹ *Id.*

travail de la morue représente un débouché naturel, garant d'intégration économique et de valorisation *in situ* de la ressource halieutique. Du côté canadien, les enjeux ne sont pas moindres. La question est plus particulièrement cruciale au Terre-Neuve-et-Labrador, plus importante province en ce qui concerne le nombre de personnes impliquées dans une filière qui constitue bien souvent la seule source de revenus des communautés éparpillées sur la côte sud de Terre-Neuve. Contrairement à la France, c'est ici la pêche côtière qui domine. Vers la fin des années 1980, le Canada est le premier exportateur mondial de produit de la mer, pêchés quasi exclusivement dans ses eaux territoriales. Saint-Pierre-et-Miquelon, « boutonnière dans l'ourlet maritime canadien ⁵⁰ » au débouché vers l'Atlantique, constitue un avatar géopolitique dont on cherche à limiter au maximum l'impact territorial donc économique. Ceci est d'autant plus important que le secteur disputé est considéré comme étant d'une importance stratégique :

« In terms of the fisheries, the key area in the disputed zone is the St. Pierre Bank. The country that controls this area after the ruling of the international Court of Arbitration will control the fate of the fisheries in the region and the future development of the fishing communities of the south coast of Newfoundland and the islands of St. Pierre and Miquelon. »

(Day, *op. cit.*)

Cet avis s'appuie sur la description par des chercheurs canadiens des ressources biologiques du banc et de leurs mouvements. Celles-ci sont abondantes et variées, associant espèces démersales*, pélagiques et crustacés. La morue est la principale espèce représentée et ceci tout au long de l'année. Elle passe l'hiver dans les eaux les plus profondes du banc, avant de migrer au printemps et en été le long des côtes sud de Terre-Neuve. En hiver, des stocks, issus l'un du golfe du Saint-Laurent, l'autre des bancs situés plus au large, convergent vers le banc de Saint-Pierre.

L'autre élément économique est sous-jacent – au propre comme au figuré – dans l'esprit des uns et des autres. Mis en sommeil par le moratoire de 1967, il réapparaît au premier plan suite aux indices prometteurs qui se font jour dans la région. L'épaisseur des sédiments atteint une douzaine de kilomètres vers le sud de la zone controversée et laisse d'autant plus espérer une présence d'hydrocarbures que dans des secteurs proches et à même profil géologique les présomptions se sont avérées justifiées par la découverte de champs

⁵⁰ *Libération* du 26 mai 1987.

pétrolifères à l'est de Terre-Neuve et près de l'île de Sable. Mais l'incertitude pesant sur la répartition territoriale entre le Canada et la France vers le sud de l'archipel diffère les investigations. En 1987, un permis exclusif de recherche d'hydrocarbures liquides et gazeux dit « Permis de Saint-Pierre-et-Miquelon » est attribué à part égale à *Elf-Aquitaine* et à *Total*. Le 25 août de la même année, la Direction des Hydrocarbures au Ministère de l'Industrie demande, dans le cadre d'un accord bilatéral selon lequel toute activité d'exploration devait être suspendue, aux deux sociétés de surseoir à toute activité, dans l'attente d'un règlement du litige territorial entre les deux pays⁵¹.

Les argumentaires canadiens et français

Les accords de mars 1989 engagent donc les parties, qui doivent s'en remettre au tribunal arbitral de New York. L'heure est désormais à l'élaboration et à la promotion d'argumentaires radicalement opposés. Avant de les aborder en détail, il n'est pas inutile de poser quelques principes de nature à guider vaille que vaille la prise en compte de positions respectives présentant de telles divergences. Selon les conventions de Genève (1964) puis de Montego Bay (1982), les îles, à condition qu'elles se prêtent à l'occupation humaine, ont, au même titre que tout autre territoire terrestre, la capacité à générer un plateau continental et une ZEE. Cependant - et les Canadiens ne se font pas faute de le relever précisément à propos de l'arbitrage de 1977 à propos des îles Anglo-Normandes - la jurisprudence tendrait à atténuer ce principe. Une synthèse du droit positif est établie par un conseiller d'État et juge français (Guillaume G., 1984). Celui-ci pose, avec une prudence qui évite nous semble-t-il dans une large mesure toute référence appuyée à l'affaire franco-canadienne, six règles de fond. La première est d'ordre très général puisqu'elle admet que toute délimitation doit s'opérer par voie d'accord. La deuxième précise que cet accord doit entériner une solution équitable, où la synthèse doit être faite entre deux paramètres, l'équidistance et les circonstances spéciales, soit la prise en compte d'un élément quantitatif et d'un élément qualitatif, alchimie qui permet de mesurer la difficulté de l'entreprise. Ensuite le juriste estime que la solution équitable doit être conforme au droit international et ne saurait être une décision *ex æquo et bono*⁵². Autre principe exprimant la prudence, les circonstances spéciales à prendre en compte doivent être essentiellement – mais non exclusivement – d'ordre « géographique ». Notons au passage que ce dernier mot s'entend ici selon une acception étroite – et malheureusement courante – que nous récusons et que l'on pourrait remplacer ici par morphologique ou géomorphologique. Il

⁵¹ Lettre datée du 20 octobre 1995 du directeur Europe/États-Unis du groupe *Elf* au député de l'archipel.

⁵² Expression signifiant « selon ce qui est équitable et bon ». Un tel jugement ressort d'un règlement amiable.

s'applique en effet essentiellement à la discussion sur le caractère adjacent ou en opposition des côtes impliquées dans une négociation ou un arbitrage. Les considérations d'ordre « extra-géographiques » consistent à faire-valoir des arguments relatifs à la sécurité, ainsi qu'à la possibilité de gestion et d'accès à des ressources de nature économique. Les deux derniers points laissent davantage transparaître l'orientation de la position française. Le cinquième reprend le droit des îles à disposer d'un plateau continental et d'une ZEE conformément aux conventions. La dernière règle propose la primauté de la méthode de l'équidistance en tant que point de départ dans la recherche de l'équité. Cette vision correspond davantage à la réclamation française qu'à la canadienne puisque la première demande l'application de l'équidistance corrigée de 10 % vers la côte canadienne la plus proche au sud-ouest, relayée vers le sud par une extension à 200 milles, alors que la seconde propose d'accorder à l'archipel français une mer territoriale de douze milles de large. On voit bien l'étendue de divergences qui s'expriment dans des arguments de différente nature. Pour les exposer contradictoirement, nous nous appuyerons d'abord sur les arguments canadiens que nous considérons comme plus offensifs, mieux structurés et plus diversifiés. Cet avantage et son corollaire – la tonalité défensive de la plaidoirie française - apparaissent bien dans le reproche porté au cours de celle-ci, selon lequel le Canada s'est, au cours des débats, totalement désintéressé de la thèse française. Ainsi le Canada distingue trois groupes de circonstances – « géographiques », économiques et politico-juridiques - de nature à étayer sa proposition de délimitation.

- En ce qui concerne les premières, le Canada met d'abord l'accent sur le principe fondamental du droit international qui veut que « la terre domine la mer ». Il propose en conséquence une lecture de la carte de la région dans laquelle tout est fait pour minorer la présence de l'archipel. Sont donc successivement pointés la disproportion des longueurs de côte respectives dans un rapport qu'il estime à 1 pour 21, la toute petite ouverture vers le sud que présente l'archipel, le fait que la zone contestée se situait à la convergence de deux grandes façades côtières du Canada et que son extension vers le sud-ouest priverait – à l'encontre du principe de non-empiètement – une partie du littoral méridional de Terre-Neuve d'une extension marine en quelque sorte naturelle. Ses représentants considèrent Saint-Pierre-et-Miquelon comme « une simple protubérance du plateau continental », adjacente à la partie centrale de la côte sud de Terre-Neuve dont il ne constitue qu'une « particularité non essentielle ». Pour en finir avec cette abondante argumentation, on relève la position isolée de Saint-Pierre-et-

Miquelon, située à plus de 2 000 milles du point le plus proche de la métropole et seul territoire français en Amérique du Nord ;

- L'argumentation canadienne d'ordre économique s'appuie sur la comparaison entre les poids respectifs de la filière pêche des deux parties et de l'impact respectif que pourrait avoir un jugement défavorable. Elle annonce un pourcentage de 22 % de la population active employée dans la filière pêche sur l'archipel, alors que c'est le double qu'il faut compter concernant les 72 communautés de pêcheurs de la côte sud de Terre-Neuve, sans oublier les communautés néo-écossaises tributaires du 3Ps. Au regard de ces chiffres, l'économie de Saint-Pierre-et-Miquelon est estimée beaucoup plus diversifiée, en raison notamment du grand nombre de fonctionnaires présents sur l'archipel. Par ailleurs, le Canada met nettement en doute la disposition française à prendre des mesures de conservation. ;

- En ce qui concerne les aspects politiques et juridiques, le Canada produit un ensemble hétéroclite d'arguments. Il exhume par exemple la fameuse formule du traité de Versailles en 1783 qui précisait que Saint-Pierre-et-Miquelon ne devait pas devenir un « objet de jalousie », sous-entendu qu'il ne devait pas faire l'objet de négociations ultérieures. Plus près de nous, il estime que les accords de 1972 garantissent les intérêts français en matière de pêche dans la région. Par ailleurs il tire argument du fait qu'il semble impensable que l'archipel devienne un jour indépendant et qu'au contraire il est très fortement tributaire du Canada pour ses approvisionnements, pour dénier une extension de ses eaux au-delà de la mer territoriale. A cet égard, il insiste sur le fait que la France a défendu le principe de l'enclave quand il s'est agi de limiter les prétentions anglaises dans l'accord de 1977 à propos des îles Anglo-Normandes. Le Canada met encore l'accent sur les intérêts vitaux qui sont en jeu pour lui-même - et par extension pour l'Amérique du Nord - concernant une zone qui se situe au débouché du Saint-Laurent.

Devant cette profusion d'arguments, la partie française s'applique à réfuter les arguments canadiens et à réaffirmer les principes qui, selon elle, doivent guider la réflexion du tribunal⁵³. Elle stigmatise la négation dans les propositions canadiennes du principe énoncé

⁵³ Les arguments évoqués ci-dessous sont développés dans la plaidoirie de clôture devant le tribunal d'arbitrage prononcée par Jean-Marie Puissochet, haut fonctionnaire du Ministère des Affaires étrangères.

dans les conventions qui affirme que les îles ont la capacité à générer un plateau continental et une ZEE. Elle précise également qu'aucun obstacle terrestre ne s'oppose à l'extension vers le large de sa ZEE. L'argument – à vrai dire assez faible – sur l'objet de jalousie est facilement réfuté dans la mesure où le traité de Versailles a été remplacé, ainsi que la référence aux îles Anglo-Normandes, à propos de laquelle l'avocat français rétorque qu'il n'y avait en aucun cas dans l'argumentaire français l'acceptation de « l'idée qu'une enclave de douze milles constituerait en elle-même, et pour tous les espaces maritimes concernés, une délimitation équitable », que le Canada n'était alors pas concerné, et que « les circonstances de fait étaient (...) profondément et irrémédiablement différentes ». Du point de vue économique, la partie française livre une description des conditions d'existence de la ressource halieutique sur le 3Ps qui diverge de la version canadienne en ce sens que, si on ne nie pas l'existence d'un stock spécifique, on refuse de voir là une zone de convergence pour les stocks exogènes. Par ailleurs, on estime à 85 % les volumes pêchés par les Terre-Neuviens dans leur mer territoriale, donc dans des eaux non concernées par la dispute.

Le représentant français donne une tonalité affective lorsqu'il évoque l'« attachement des Saint-Pierrais comme des métropolitains de Saint-Malo à ces droits de pêche [qui] est profond ». La qualité de Saint-Pierre-et-Miquelon société halieutique est réaffirmée, qui « à la vérité perdrait son âme » sans la pêche. On se plaint également de l'attitude de la partie adverse qui « a illustré une certaine condescendance qu'à la vérité rien ne justifie ». Enfin, pour en finir avec ce type d'arguments, la plaidoirie se termine par une référence en guise de conclusion aux différences culturelles qui ont pu s'exprimer à travers la dispute, conclusion dont, eu égard à la composition du tribunal avec rappelons-le un juge américain, on n'est pas sûr qu'elle ait pu favorablement impressionner. Plus probants nous paraissent être les différents arguments qui consistent à prendre le contre-pied de la position canadienne tendant à déqualifier l'archipel en tant que territoire. Ainsi, celui qui consiste à estimer que Terre-Neuve n'est après tout - et à l'instar de Saint-Pierre-et-Miquelon - qu'une île non indépendante et qu'à ce titre son statut ne diffère pas fondamentalement de celui de l'archipel français peut paraître surprenant, mais il offre selon nous l'intérêt de faire resurgir en l'occurrence dans une situation fonctionnelle la question de la limite du concept d'île. Cet argument fait partie des cinq grands principes réaffirmés en fin de plaidoirie, avec le rappel du nécessaire octroi d'un titre juridique sur la mer généré par les îles, le principe de non coïncidence éventuelle des délimitations du plateau continental et de la ZEE, la nécessité de l'équité et de la primauté de l'équidistance. Pour terminer, le représentant français interpelle solennellement le tribunal sur la portée jurisprudentielle de sa décision.

Cette confrontation franco-canadienne est donc celle de deux principes, l'équidistance et l'équité. Si la première n'est pas discutable d'un point de vue strictement comptable, la seconde prête à la divergence des propositions. Or, l'équité c'est le terrain du Canada, et il y entraîne la France. La discussion sur la longueur des côtes respectives à prendre en compte pour le calcul du rapport le place en position de force. Le pragmatisme, vertu attribuée aux Canadiens, et dont nous avons pu mesurer à la fréquence de son évocation la reconnaissance qu'il révélait dans les propos de nos interlocuteurs sur l'archipel, est ici mis au service d'une cause dont les enjeux, au-delà du strict point de vue économique, sont beaucoup plus cruciaux pour le Canada que pour la France. Écrire cela ce n'est pas faire fi des intérêts de Saint-Pierre-et-Miquelon, dont les habitants sont pour la France évidemment – et de loin – les plus concernés, mais c'est admettre que le Canada a plus – et mieux pesé – sur la décision finale que son adversaire. Les propos de personnes proches des négociations stigmatisant le manque de moyens matériels mis à la disposition des éléments de la partie française chargés de faire valoir la position de leur pays, ne laissent à ce sujet que peu de doutes. Le Canada a considéré cette affaire comme étant de la plus haute importance et a mis au service de sa défense un aréopage de spécialistes mobilisés pendant plusieurs années sur les différents aspects du dossier. A cet égard des considérations géostratégiques comme celles mettant l'accent sur la position clé tenue par Saint-Pierre-et-Miquelon au débouché du golfe du Saint-Laurent, voie capitale pour le Canada, mais également importante – ne l'oublions pas – pour la région étasunienne des Grands Lacs, ont pu jouer un rôle dont il n'est cependant pas possible d'apprécier l'importance. Quoi qu'il en soit, les conclusions du tribunal apparaissent très favorables à la thèse canadienne, même si celui-ci ne l'a pas totalement suivie sur le principe de l'enclave.

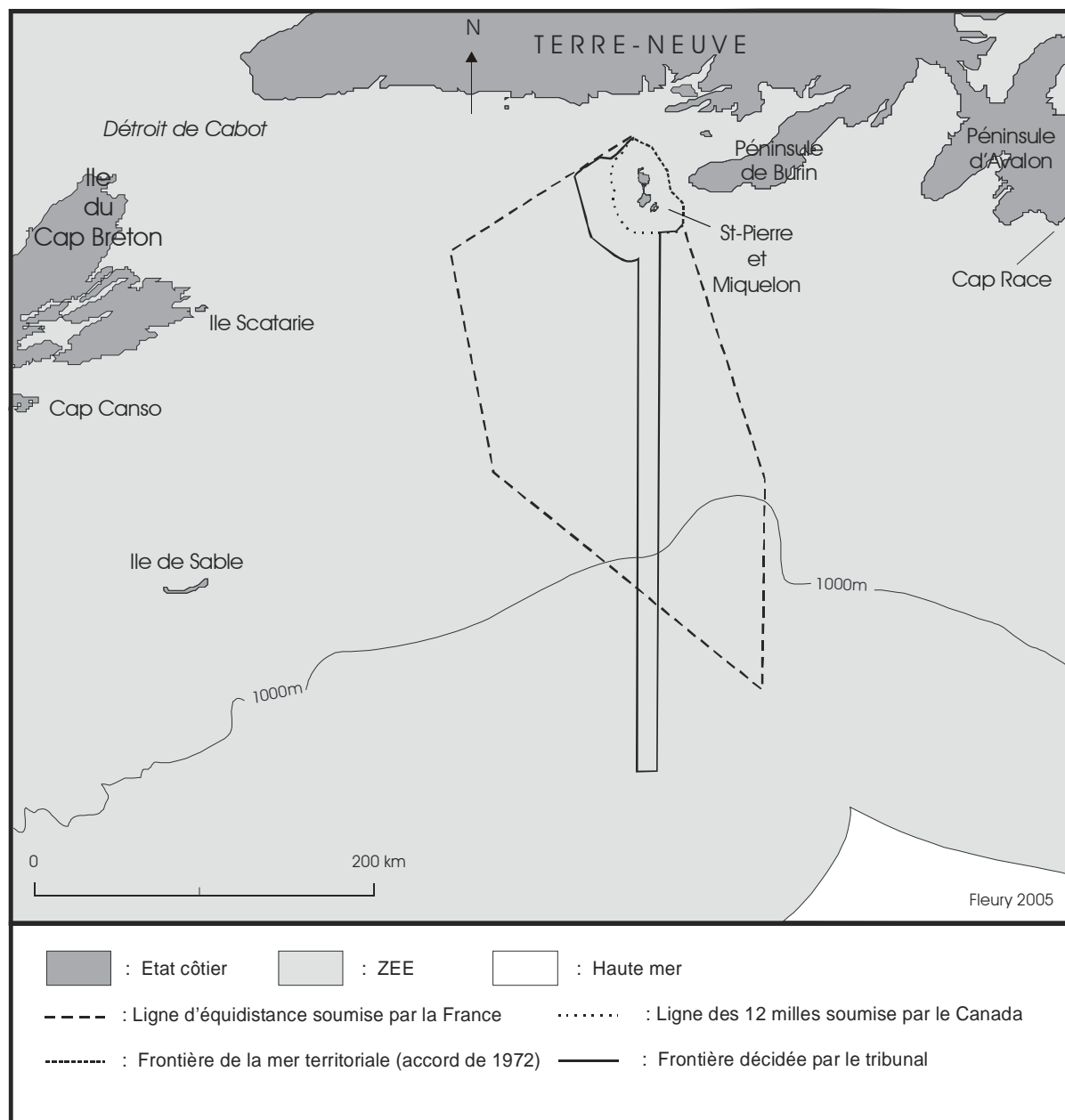
La position du tribunal

Le tribunal relève d'abord les contradictions des deux parties. Pour le Canada, il s'agit de la défense du principe de non empiètement couplée à la volonté de priver Saint-Pierre-et-Miquelon précisément d'une projection vers le large. De son côté, la France se voit reprocher dans sa thèse sur l'équidistance la volonté d'en voir également priver une importante partie de la côte sud de Terre-Neuve. La Cour se montre par ailleurs critique sur le fait que les parties aient présenté des thèses aussi manifestement divergentes. Le grand principe qui sous-tend la décision est celui de « la pertinence des critères géographiques⁵⁴ ». Les références à

⁵⁴ Sentence de 1992, paragraphe 83.

l'économie sont escamotées dans la mesure où le tribunal estime ne pas avoir « été prié de répartir des ressources » (Bélorgey, *op. cit.*).

Carte 39 : La frontière entre le Canada et la France



Source : Labrecque

Les facteurs géographiques en question sont essentiellement ceux concernant les longueurs respectives de côtes à prendre en compte pour déterminer le rapport à appliquer ensuite à l'emprise territoriale française dans la région. Celle-ci est définie d'un commun accord comme formant une concavité nommée *Gulf approaches* par le Canada et « antichambre du golfe » par la France. Mais les deux pays présentent comme il se doit deux lectures très contradictoires de la « géographie ». Le Canada arrive à un résultat de 1 à 21. Le tribunal décide de le ramener à 15,3⁵⁵. Par ailleurs celui-ci reconnaît la pertinence de la demande française de distinguer deux secteurs pour la zone contestée, l'un mettant en jeu l'opposition des côtes canadiennes et françaises vers le sud-ouest de Saint-Pierre-et-Miquelon, l'autre l'extension vers le sud et la haute mer. Dans les deux cas, le tribunal s'applique à concilier les deux principes pouvant apparaître comme contradictoires structurant son raisonnement et sa décision. Il s'agit d'une part du refus de considérer Saint-Pierre-et-Miquelon comme une enclave, lui reconnaissant ainsi la capacité à générer une ZEE et un plateau continental. Le Canada est ainsi débouté d'un pilier de son argumentation. D'autre part, il entend se référer de la manière la plus explicite au principe de non empiètement, ce qui revient à veiller à ce que le littoral sud de Terre-Neuve ne pâtisse pas de la ZEE française et ne se voit pas non plus privé de son droit aux extensions marines. On peut considérer le verdict rendu comme exprimant une déclinaison minimale du compromis dans un sens favorable au Canada. En effet, pour le premier secteur, le tribunal accorde à la France la jouissance d'une bande de douze milles marins supplémentaires, correspondant – et le tribunal ne se fait pas faute de le rappeler d'une façon estimée surprenante par des observateurs de différents horizons⁵⁶ – à l'extension maximale d'une zone contiguë. Pour le second secteur, la solution trouvée consiste à projeter strictement la plus grande largeur de l'archipel – soit 10,5 milles marins – vers le sud jusqu'à 188 milles au-delà de la limite des douze milles de la mer territoriale. La France obtient au total 12 400 km² sur les 46 400 réclamés.

⁵⁵ Soit des longueurs respectives de 29,85 milles marins pour la France et 455,6 pour le Canada. D'importantes divergences existaient entre les deux pays sur les côtes et lignes à prendre en compte. Le Canada a plaidé pour qu'elles s'étendent sur toute la distance entre le cap Canso en Nouvelle-Écosse jusqu'au cap Race au sud-est de Terre-Neuve (cf. carte 39 page préc.). La France excluait un certain nombre de segments de la côte sud de Terre-Neuve ainsi que la ligne de fermeture du détroit de Cabot.

⁵⁶ Labrecque (*op. cit.*) rapporte – en qualifiant la décision de surprenante et ambiguë – le fait que dans le paragraphe 4 d'un document intitulé *Opinion dissidente*, le juge français Prosper Weil s'interroge sur le fondement d'une référence à la zone contiguë pour déterminer une ZEE.

C'est peu de dire que ce jugement a été mal accueilli à Saint-Pierre-et-Miquelon. Il y provoque en effet une énorme frustration, mêlée à de la colère, notamment à l'encontre du gouvernement français, jugé responsable de ce qui est considéré comme irréparable. Si l'on s'en tient au résultat, en oubliant la gestion du rapport de forces juridique par les personnes et instances concernées, deux griefs principaux alimentent les réactions sur l'archipel. Le premier concerne du double point de vue symbolique et économique la forme de la ZEE⁵⁷ attribuée à la France. Symboliquement, elle matérialise l'humiliation de se voir attribuer ce que l'on nomme « le tuyau » sur l'archipel, avec une dérision que les Canadiens contribuent à nourrir en évoquant parfois la « baguette française ». Économiquement, on stigmatise le manque de viabilité d'une zone précisément dite « économique » d'une telle étroitesse, dont la partie sud peut de surcroît être considérée comme très difficilement exploitable eu égard à sa situation sur le talus puis sur les grands fonds océaniques⁵⁸. Le second point, s'il recèle également un aspect symbolique fort, fait davantage appel à la notion de souveraineté. Il s'apparente à une version marine du sentiment d'enfermement. Les habitants de l'archipel n'admettent pas le fait que la ZEE française soit encerclée par la ZEE canadienne et ne débouche pas sur les eaux internationales en raison de l'influence sur cette dernière de la situation avancée de l'île de Sable et de la péninsule d'Avalon. On pourrait penser qu'il s'agit d'un aspect essentiellement symbolique puisqu'il n'y a pas aucun empêchement formel pour un navire d'accéder à la zone française dans la mesure où l'on est bien ici en présence d'une zone économique et non pas d'eaux territoriales qui sont limitées à douze milles des côtes. Il convient cependant de préciser à cet égard que selon la position canadienne, le passage dit inoffensif de navires étrangers, qui constitue une des règles de base du droit de la mer, pourrait être remis en cause, par exemple dans le cas du passage d'un navire présentant des risques de pollution pour le littoral canadien. Dans ce cas, les autorités se réservent la possibilité d'intervenir, y compris au-delà des eaux territoriales (Beesley, *op. cit.*).

L'amertume provoquée par la décision du tribunal arbitral de New York est ravivée et décuplée, lorsque, quelques mois plus tard, le Canada, s'appuyant sur des rapports alarmistes quant au niveau des stocks de morue, décide un moratoire sur la pêche de cette espèce dans sa

⁵⁷ L'appellation de ZEE est utilisée par commodité. Mais il s'agit bien d'une frontière multifonctionnelle puisqu'elle concerne à la fois la ZEE et le plateau continental.

⁵⁸ Ainsi le ministre canadien des Pêches et des Océans d'alors, le Terre-Neuvien John Crosbie se réjouit ouvertement du profil sous-marin de la ZEE française en expliquant qu'« une partie de la zone accordée [à la France] se trouve dans les eaux profondes du chenal laurentien qui ne contiennent pratiquement aucune ressource halieutique » (dépêche de l'Agence France Presse n°102043, juin 1992).

ZEE. Deux arguments que le Canada utilisait pour défendre sa position apparaissent alors après coup comme caractérisés par une certaine ironie. En effet, le rappel de certains éléments de l'argumentaire canadien consistant à énoncer d'une part que la pérennité de l'économie halieutique de Saint-Pierre-et-Miquelon était de toute façon garantie par les accords de 1972, et d'autre part que le dossier était crucial pour la survie économique des communautés de pêcheurs du sud de la côte sud de Terre-Neuve, ne peut qu'alimenter le ressentiment des habitants de l'archipel envers les voisins canadiens. Le tribunal reprend d'ailleurs cet argument dans la sentence puisqu'il y est précisé que sa décision « n'aura pas d'incidence radicale sur la composition actuelle de la pêche dans la région » et que les droits « continueront à être régis par l'accord du 27 mars 1972⁵⁹ ».

Cette décision a subitement privé l'archipel des sources des revenus que lui procurait la filière. En 1993, il exporte 34 tonnes de poisson contre 6 893 l'année précédente. Pour tout ce qui concerne la pêche, activité qui a justifié l'existence même d'un établissement humain sur ces quelques cailloux peu hospitaliers, le Canada est donc explicitement perçu comme une entité hostile, quasiment attaché à la disparition de cette communauté. Nous sommes donc ici dans le registre de la menace. On peut considérer que ces questions sont d'ordre ontologique pour Saint-Pierre-et-Miquelon dans la mesure où la politique canadienne – dont il ne s'agit en aucun cas de blâmer la position puisque l'on est bien, tout au moins sur la question de l'arbitrage, dans la logique d'un rapport de forces en l'occurrence juridique – pèse fortement sur la viabilité économique de l'archipel et sur son existence même en tant qu'entité agissante. A l'étude des écrits et réactions diverses, lus et entendues çà et là au cours de nos années de recherche sur ce sujet, nous pouvons estimer qu'en cette année 1992, Saint-Pierre-et-Miquelon s'est vu déposséder de ce l'on pourrait qualifier de dignité collective liée à l'activité séculaire. Pour notre part, nous ne pouvons qu'observer que deux logiques se sont affrontées et qu'elles ont été départagées par un tribunal qui avait reçu l'agrément des deux parties. Une fois le processus engagé, il est évident qu'il contenait en germe la possibilité d'un règlement défavorable. La force de l'ingénierie juridique canadienne, mue par des considérations où la question emblématique des pêcheries pouvait sembler masquer des arrière-pensées au parfum d'hydrocarbures, sans compter l'aspect géostratégique relevé plus haut, laissait présager une issue défavorable à la France. On retrouve, dans une version beaucoup plus précoce et aboutie, des enjeux marins liés aux hydrocarbures dans la zone séparant Trinidad du Venezuela.

⁵⁹ Sentence de 1992, paragraphe 85.

3. Historique de l'appropriation de la mer autour de Trinidad

Une double diversité caractérise les questions de la territorialisation et de l'appropriation de l'espace marin entre le Venezuela et Trinidad-et-Tobago, pays qui était encore une colonie britannique lorsque s'est engagé le processus de délimitation. D'un point de vue socio-économique, la pêche représente un enjeu universel que nous retrouvons bien ici. Mais il est associé à la présence de gisements d'hydrocarbures, autre élément que nous venons d'évoquer pour Saint-Pierre-et-Miquelon, et qui joue là un rôle encore plus important. En ce qui concerne l'environnement régional appréhendé en terme d'ensembles marins, Trinidad présente une configuration constituée de quatre façades littorales bien distinctes. Vers l'est, l'île est ouverte vers l'Atlantique. Sa côte nord ferme la mer des Caraïbes et son littoral occidental est baigné par les eaux du golfe de Paria, qu'il partage avec le Venezuela. Quant à sa côte sud, également atlantique, elle fait face, non pas au grand large, mais au littoral vénézuélien du delta de l'Orénoque dont elle est séparée par le canal de Colomb. Trinidad-et-Tobago a une frontière commune, dans chacun des cas encore en suspens quant à sa définition, avec la Grenade, Saint-Vincent-et-les-Grenadines et la Barbade. Mais le Venezuela est bien le principal partenaire d'un processus de partage dont la précocité et l'achèvement attestent du caractère impérieux qu'il revêtait en tant que condition à l'amélioration des relations de voisinage.

3.a. L'accord de 1942 : pionnier et pétrolier

L'historique de la frontière marine entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela se distingue dans l'histoire globale de la territorialisation de l'espace marin puisqu'il débute le 26 février 1942 par la signature d'un traité entre l'État sud-américain et le Royaume-Uni, alors puissance coloniale souveraine des deux îles. Il s'agit de ce que l'on considère généralement comme le premier accord de délimitation du plateau continental jamais conclu (Labrecque, *op. cit.* ; Lucky A., 1985). Auparavant, un long différend avait opposé les voisins à propos de la souveraineté sur deux îlots, Patos et Soldado (*cf.* carte 40 p. 450). Patos, d'une superficie d'environ 50 hectares, est situé à l'entrée des bouches du Dragon à moins de trois milles de la péninsule de Paria. Il était revendiqué par le Venezuela dans la mesure où il n'avait pas été explicitement cité dans les termes du traité d'Amiens en 1802, qui restituait aux puissances coloniales opposées au Royaume-Uni les îles « exceptée l'île de Trinidad » (Lucky, *op. cit.*). Sa proximité avec le Venezuela et son rôle de repaire pour des opposants

aux régimes en place à Caracas dans un contexte politique agité, représentaient les principaux arguments extra-juridiques du Venezuela, que le Royaume-Uni avait toujours refusés d'entendre, mais que le traité de 1942 a concomitamment permis de solder à la satisfaction du premier. Quant à Soldado, il s'agit d'un rocher d'une étendue d'environ 0,4 hectare prolongeant en mer la pointe sud-ouest de Trinidad. Situé à huit kilomètres de cette dernière et à onze kilomètres du Venezuela, il est tout au long du XIX^e siècle utilisé comme point d'appui par des pêcheurs de l'île. Le commencement de la dispute le concernant remonte à 1857 lorsque les garde-côtes vénézuéliens prétendent y établir une station (Lucky, *op. cit.*). La protestation britannique conduit à une reculade vénézuélienne selon un modèle que l'on retrouve plus tard à plusieurs reprises. Cependant le Venezuela ne renonce pas, et réitère en 1926 ses velléités d'annexion à l'occasion d'un nouvel incident. Il finit toutefois par renoncer à ses prétentions au cours des tractations préalables à la signature de l'accord de 1942.

Un élément moins anecdotique pousse les deux pays à ouvrir des négociations en 1936. Au début des années trente, des explorations britanniques au large de la péninsule de Cedros confirment l'hypothèse de la présence d'importants gisements d'hydrocarbures aisément exploitables. En 1942, la Seconde Guerre mondiale entre dans une phase dynamique pour les Alliés. L'approvisionnement énergétique devient alors un enjeu de plus en plus stratégique. Les deux pays sont liés par le fait que 40 % du pétrole acheté par les Britanniques proviennent précisément des gisements que le Venezuela exploite dans la région occidentale de Maracaibo depuis 1923. Ils signent donc un traité s'appliquant « au fond de la mer et au sous-sol sous-marin au-delà de la mer territoriale⁶⁰ ». Parfois considéré comme élément précurseur à la déclaration Truman qui intervient trois ans plus tard, et au texte de la Convention de 1958 qui s'inspire de cette dernière (Nweihed K., 1973), il en diffère cependant fondamentalement en raison de l'emploi de la notion de territoire national dans les ordres d'annexions respectifs et consécutifs à la signature de l'accord. Alors que les « droits souverains » de l'article 2 de la convention s'appliquent à l'exploration et à l'exploitation des ressources du plateau continental, « les droits souverains » évoqués dans l'accord bilatéral s'appliquent quant à eux au sol et au sous-sol sous-marin et non seulement à leurs ressources (Lucky, *op. cit.*). Les deux textes ultérieurs, contrairement à la proposition britannique retenue par le Venezuela d'une annexion au territoire national, ne définissent pas le plateau continental comme une partie du territoire national d'un État. La déclaration mutuelle prévoyant que chaque partie s'interdit ultérieurement de prétendre à un secteur situé de l'autre

⁶⁰ *Traité entre Sa Majesté, pour le Royaume-Uni, et le Président des États-Unis du Venezuela relatif aux régions sous-marines du golfe de Paria*, entrée en vigueur le 22 septembre 1942, article 1.

côté de la ligne⁶¹ constitue une reconnaissance réciproque et exprime la volonté de fermer le golfe de Paria et de l'aménager comme un secteur exclusivement réservé aux deux pays. La configuration littorale qui permet d'assimiler le golfe à un lac d'eau de mer, plaide d'ailleurs pour la conclusion d'un tel accord. Il s'agit donc non seulement du premier cas d'appropriation du plateau continental au-delà des mers territoriales respectives, larges à cette époque de trois milles, mais également d'une délimitation que l'on peut qualifier de frontalière même si cette frontière ne s'applique qu'aux deux niveaux inférieurs de la mer espace vertical (*cf.* figure 27 p. 393). En effet, cette appropriation bilatérale n'affecte pas la liberté de naviguer, et ne s'applique pas à la colonne d'eau au-delà des mers territoriales⁶². Il est également précisé que cet accord ne concerne en rien les îles, îlots ou rochers⁶³. Il ne faut donc pas perdre de vue que les questions liées à la pêche ne sont donc en aucun cas réglées, ce qui illustre bien les complexités fonctionnelle et juridique de l'espace marin, la déconnexion de ses composantes verticales, et le caractère segmenté de constructions destinées à le délimiter et à y établir des frontières.

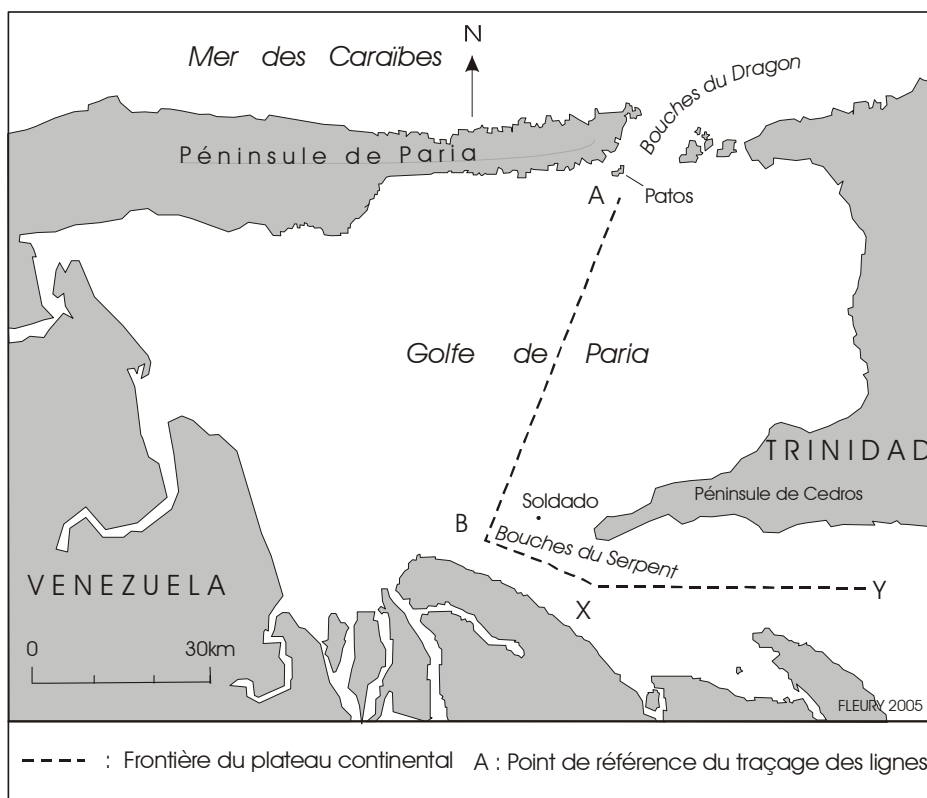
En ce qui concerne la délimitation elle-même, le golfe est partagé à hauteur d'environ 2/3 pour le Venezuela et 1/3 pour le Royaume-Uni (Labrecque, *op. cit.*). Cette distribution peut, eu égard à la configuration générale des côtes du golfe présentant un rentrant plus important dans sa partie occidentale, être considérée comme équitable. On peut également voir là la marque d'un rapport de forces rééquilibré entre d'une part le Venezuela, pays d'un continent sous-développé mais producteur de pétrole, et d'autre part le Royaume-Uni, puissance engagée dans un conflit mondial et à ce titre dépendante de son principal fournisseur en énergie (Boesner D., 1979). Trois lignes, dites A-B, B-X et X-Y, sont définies par le traité. Le point A est décidé par référence à l'îlot de Patos, concédé au Venezuela le jour même de l'accord de délimitation dans le golfe de Paria par un accord séparé, dont il est distant au sud des trois milles réglementaires, correspondant à la largeur de la mer territoriale. Comme les trois autres, il ne correspond pas à des points d'équidistance et peut donc être considéré comme ayant été négocié.

⁶¹ *Id.* article 2.

⁶² *Id.* art. 6.

⁶³ *Id.* art. 5.

Carte 40 : L'accord de 1942 sur le plateau continental entre Royaume-Uni et Venezuela



Source : Traité du 26 février 1942

Pour reprendre la terminologie proposée par Labrecque concernant les frontières marines, celle définie en 1942 par le Venezuela et le Royaume-Uni est « exogène » dans la mesure où le binôme change de nature avec l'accession à l'indépendance de Trinidad-et-Tobago en 1962. Vingt ans plus tôt, une tonalité macro-géopolitique pouvait sous-tendre les relations entre le Venezuela, pays auquel ses ressources pétrolières donnent un certain poids sur la scène internationale, et le Royaume-Uni, qui reste une puissance mondiale malgré la décolonisation et la consécration des États-Unis et de l'URSS. Cette caractéristique s'efface désormais derrière une nouvelle donne qui voit l'État sud-américain désormais côtoyer un voisin de taille modeste. D'un point de vue juridique, le changement de souveraineté n'affecte pas la teneur des traités engagés par la puissance coloniale. En ce qui concerne la décolonisation au sein de l'Empire britannique, une procédure nommée *Devolution Agreement* borde le basculement avec la reconnaissance par le nouvel État du fait qu'il était

« fully aware of the purpose of (...) treaties and has accordingly impliedly agreed to be bound by the term contained therein. »

Trinidad-et-Tobago adopte ce principe dans la mesure où il est implicitement reconnu comme juste par les nouvelles autorités. C'est tout au moins l'interprétation que l'on peut donner à leur non adhésion à la doctrine Nyerere, du nom du président de la République de Tanzanie, figure emblématique de la décolonisation, qui conteste le *Devolution Agreement* (Lucky, *op. cit.*). Que ce soit du côté de Trinidad-et-Tobago ou du Venezuela, personne ne remet donc en cause la validité du traité de 1942. Nous avons déjà plusieurs fois évoqué les relations difficiles entre les deux pays, notamment sous la présidence d'Eric Williams. Cette animosité est entre autres régulièrement alimentée par le caractère tendu des relations de voisinage lorsque surviennent des différends liés à la pêche.

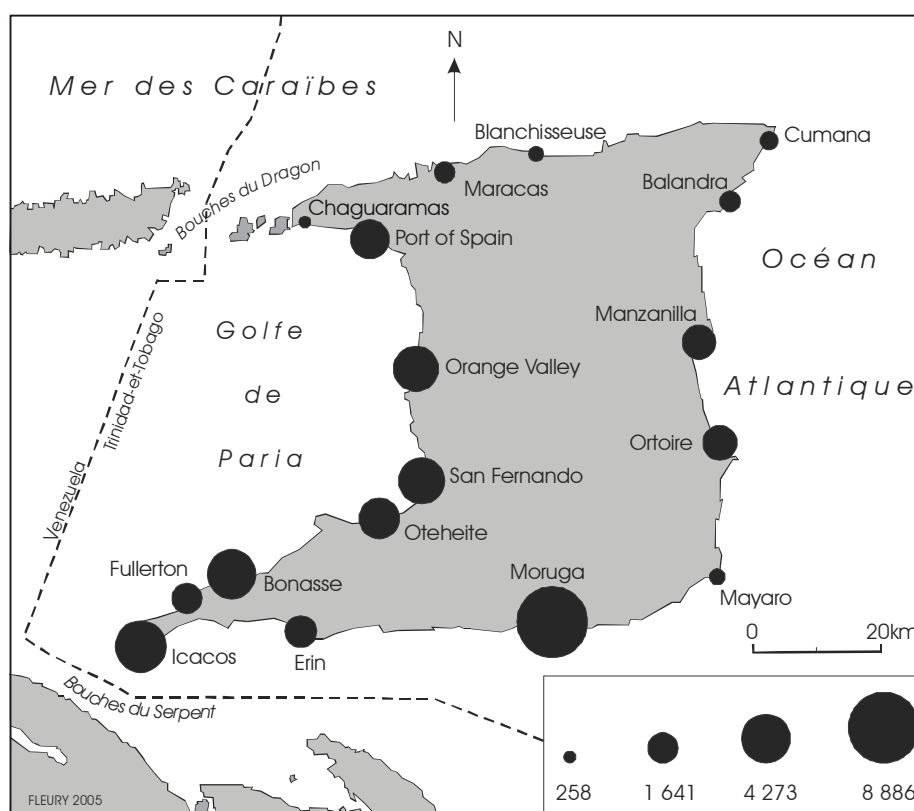
3.b. Les enjeux halieutiques autour de l'île

En ce qui concerne les hydrocarbures, la division du golfe de 1942 est opérationnelle et ne fera plus l'objet que de modifications mineures. Mais, le traité est muet sur la colonne d'eau en dehors de la mer territoriale, que le Venezuela et Trinidad-et-Tobago portent de trois à douze milles respectivement en 1956 et en 1969. Ces extensions impliquent une collision de souveraineté génératrice de différends (Francis A., 1990). Dès les premières années de l'administration Williams, l'absence de délimitation explicite concernant les eaux proprement dites favorise en effet la confrontation d'interprétations différentes quant à ce à quoi les pêcheurs de chaque pays peuvent prétendre en terme de bassin d'évolution. Le contentieux repose essentiellement sur un désaccord concernant l'intrusion - à rattacher au principe des droits historiques - de pêcheurs de Trinidad dans des eaux dont les Vénézuéliens ne leur reconnaissent pas ou plus l'accès.

La pêche n'est pas à Trinidad-et-Tobago un secteur économique dominant. Elle est cependant relativement bien structurée et diversifiée. A partir d'un fond de petite pêche côtière sur des embarcations légères, elle a connu trois phases de développement depuis les années 1940. La première voit les pouvoirs publics concentrer leur action sur l'amélioration des installations à terre en milieu rural et l'introduction de mesures pour réduire les captures accessoires liées à l'archaïsme des systèmes de pêche. Progressivement la taille des navires augmente, la motorisation se généralise, les engins de pêche se modernisent, la collecte des données sur les prises se rationalise. A partir des années soixante-dix, l'effort est porté, avec l'introduction de chalutiers crevettiers, sur le développement d'une pêche plus au large. Au cours de la décennie suivante, les pêches semi industrielle et industrielle se diversifient avec l'arrivée de ligneurs* et de chalutiers polyvalents. Parallèlement la filière connaît une

amélioration progressive dans différents domaines en amont et en aval, et s'intègre à des instances internationales dont la plus récente est l'adhésion en 1998 à la CICTA, organisme que nous avons déjà évoqué à propos de Saint-Pierre-et-Miquelon. Au total, elle emploie environ 8 000 pêcheurs, auxquels il faut rajouter 13 000 personnes directement et 50 000 indirectement impliquées⁶⁴. L'année suivante le montant total des débarques effectuées par la pêche artisanale dans les sites aménagés à cet effet s'est élevé à 8 369 tonnes pour une valeur de 85 millions de TT\$⁶⁵. La structure de la filière demeure largement artisanale puisque sur les quelques 1 251 navires répertoriés en 1998, seulement quelques dizaines pratiquent la pêche au large. Les espèces les plus pêchées sont le carite (*Scomberomorus brasiliensis*), le cro-cro (*Micropogonias furnieri*), le kingfish (*Scomberomorus cavalla*), la crevette et différentes espèces de requin. La répartition de la flottille laisse apparaître le fait qu'une grande partie de l'activité se fait au contact avec le Venezuela.

Carte 41 : Valeur (en '000 TT\$) des prises effectuées par la pêche artisanale en 1999



Source : *Atlas Marine Fisheries of Trinidad and Tobago*, 2002

⁶⁴ Pour l'année 1998 (*Atlas Marine Fisheries of Trinidad and Tobago*, 2002).

⁶⁵ Le dollar de Trinidad-et-Tobago, indexé sur le dollar US, vaut environ 0,13 Euro au 02/11/2005.

Pour ce dernier, la pêche constitue, avec une production dépassant les 500 000 tonnes et une main d'œuvre d'environ 80 000 personnes, une activité importante, contribuant pour 50 % aux exportations du secteur agriculture et pêche du pays, et le plaçant en position de poids lourd régional (www.fao.org). La pêche vénézuélienne se répartit en terme de débarque à respectivement à 23 % et 77 % entre les secteurs industriel et artisanal⁶⁶. Ce dernier offre la particularité de présenter une répartition deux tiers/un tiers entre pêches marine et fluviale. L'importance de celle-ci, qui ne contribue cependant qu'à hauteur de 10 % en valeur, s'explique par la grande extension des eaux exploitables tout au long du bassin de l'Orénoque. Les régions marines limitrophes avec Trinidad-et-Tobago, golfe de Paria et canal de Colomb, ne sont, contrairement à ce qui concerne leurs voisins insulaires, qu'un élément parmi d'autres dans l'ensemble diversifié des ressources spatiales que le Venezuela peut mettre en œuvre en matière de pêche. En effet le pays étend son activité halieutique selon un spectre relativement large, tant du point de vue de l'amplitude spatiale - de l'océan Pacifique pour les plus grosses unités industrielles se livrant à la pêche au thon jusqu'au Brésil - que de la nature des captures. La sardine vient en tête des espèces les plus pêchées, suivie par le thon, différents poissons des mers chaudes et la crevette. L'absence de statistiques disponibles par port empêche de quantifier précisément les forces en présence du côté vénézuélien dans les secteurs proches de Trinidad. Le port de Guïria est considéré comme particulièrement bien équipé, notamment pour les débarques effectuées par les flottilles opérant sur les marges du plateau continental au large des Guyanes. L'État de Sucre, comprenant la péninsule de Paria et le pôle éminent de l'île Margarita, arrive d'ailleurs au premier rang national en débarquant à peu près la moitié de la production nationale. Plus à l'ouest la région du golfe du Venezuela, au contact avec la Colombie, est un secteur où domine la pêche à la crevette, activité qui occupe également des milliers de petites embarcations à proximité immédiate des côtes du delta de l'Orénoque, à l'autre extrémité du pays. C'est là, comme nous le verrons plus loin, que se nouent les principaux enjeux pour les pêcheurs trinidiens vivant au contact des eaux territoriales vénézuéliennes.

Les inévitables incidents qui ponctuent de façon universelle les conflits d'appropriation liés à la pêche, prennent parfois ici une tournure symptomatique du climat d'insécurité et de violence qui prévaut par ailleurs dans des zones où les activités de pêche sont forcément imbriquées avec d'autres pratiques moins avouables. De nombreux pêcheurs trinidiens ont été arraisonnés, parfois emprisonnés, leurs bateaux et pêches saisis. La liste

⁶⁶ Cette répartition monte à 6 et 94 % si l'on se réfère au nombre de navires.

est fournie des articles relatant différentes exactions – blessures, disparitions, meurtres - attribuées soit à la *Guardia Nacional* vénézuélienne soit à des agresseurs non identifiés. L’ambassade des États-Unis l’exprime par exemple dans un langage diplomatique lorsque l’une de ses notes précise que

“[The] proximity of [the] Venezuelan-Trinidad territorial waters entails frequent infringement, intentional as well as involuntary, by fishermen [and] traders [of] both nations. Trinidad’s experience with Venezuelan officials in neighbouring eastern provinces remote from Caracas has not marked by cooperation and understanding.”

(Basdeo et Mount, *op. cit.*)

Loin de la tonalité parfois lénifiante des discours officiels qui, notamment après la disparition d’Eric Williams, mettent en avant la volonté commune de développer des relations de bon voisinage (Basdeo et Mount, *ib.*), la réalité au plus proche des eaux où se côtoient les hommes est beaucoup plus tendue. Les avancées diplomatiques, les accords de pêche n’ont pas toujours un impact bénéfique sur la vie professionnelle des pêcheurs au quotidien. Il faut des épisodes médiatisés pour que l’acuité des problèmes apparaisse au grand jour et pousse les autorités à se déclarer préoccupées par la situation. Mais si la confrontation prend ici parfois ce caractère violent, nous retrouvons bien également la nécessité pressante de partager clairement les eaux à travers les questions liées à la pêche. Les accords de pêche se succèdent donc à partir de la fin des années soixante-dix dans l’attente d’un traité établissant définitivement la frontière, d’une part en étendant la fonctionnalité des lignes définies en 1942 aux autres niveaux – surface, colonne d’eau - de l’espace marin, et d’autre part en prolongeant au nord et à l’est les lignes existantes.

3.c. L’accord de pêche de 1985

En 1977, Trinidad-et-Tobago et le Venezuela signent un premier accord qui permet à 60 chalutiers artisanaux trinidadiens de venir pêcher la crevette dans les eaux vénézuéliennes du delta de l’Orénoque. Ce premier pas est suivi en 1985 par un deuxième plus large définissant les conditions d’accès réciproques aux eaux du pays voisin.

Carte 42 : L'accord de pêche de 1985 entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela



Source : Accord de pêche entre le gouvernement de la République de Trinidad-et-Tobago et le gouvernement de la République du Venezuela – 26 novembre 1985.

L'accord définit quatre zones servant de support à – ainsi que l'indique le préambule – la « réaffirmation des excellentes relations qui ont toujours existé entre les deux pays et leur désir de maintenir et réaffirmer ces relations pour le bénéfice mutuel de leur peuple. »

- la première, nommée « Zone sud de Trinidad et nord du Venezuela », recouvre le canal de Colomb à l'exclusion de deux bandes larges de deux milles marins longeant la côte sud de Trinidad et la côte nord du Venezuela à l'est de la pointe Bombeador. Elle est ouverte indifféremment aux navires artisanaux et industriels des deux pays ;

- la deuxième, dite « Zone spéciale de pêche », s'avère être une concession importante faite par le Venezuela. Sa situation montre clairement qu'elle est destinée à permettre la pérennité de la pêche traditionnelle des pêcheurs artisanaux de la côte sud ouest de Trinidad dans les eaux toutes proches et riches en crevette du delta de l'Orénoque. A cet effet, il n'y a pas de bande côtière exclusive. Le Venezuela y garantit l'accès – uniquement pour la pêche à la crevette - à 60 bateaux trinidadais assujettis à un certain nombre de conditions tenant à la longueur, la propulsion, la capacité de stockage, la nature des engins de pêche, le nombre de pêcheurs à bord et la période de l'année au cours de laquelle la pêche est permise. En outre, la moitié des prises effectuées doivent être vendues au Venezuela à des compagnies locales ou à des *joint ventures* dont la mise en place est prévue par ailleurs⁶⁷ ;

- la troisième zone, « nord de Trinidad », s'étend sur une bande comprise entre deux et douze milles de la côte nord de l'île. La partie vénézuélienne s'y voit accorder l'accès à 40 navires pratiquant le métier des lignes. L'encadrement des caractéristiques de l'effort de pêche s'apparente à celui de la zone précédente y compris en ce qui concerne l'obligation de vendre la moitié de la pêche dans le pays voisin⁶⁸ ;

- la dernière zone, « nord et est de Trinidad », est ouverte à des navires vénézuéliens de plus grande taille mais en nombre moins élevé (30). Elle présente la caractéristique d'être partagée en deux parties bien distinctes, au-delà des douze milles d'une part au nord et d'autre part à l'est de Trinidad. Pour ces deux composantes, il n'est nulle part

⁶⁷ *Id.* article 3.

⁶⁸ *Id.* art. 4.

dans l'accord fait mention de limite vers le nord pour la première et vers l'est pour la seconde⁶⁹.

Ce dernier point illustre le caractère ambivalent de cet accord dans la mesure où il est totalement déconnecté d'une quelconque référence frontalière, y compris donc avec un pays tiers - en l'occurrence la Grenade - en ce qui concerne la composante nord de la quatrième zone. Il est d'ailleurs loin de régler les problèmes au quotidien, la multiplicité des dispositions et les divergences d'interprétation y afférant constituant autant de facteurs favorables à la fraude ou à la répression arbitraire. C'est rappelons-le un accord précoce, venant seulement trois ans après la conclusion de la convention de Montego Bay. A cette date, Trinidad-et-Tobago n'a pas encore décrété de ZEE. Les deux pays n'ont pas avancé de façon significative dans leurs négociations ouvertes en 1974 quant à la définition d'une frontière marine multifonctionnelle, puisque la délimitation de 1942 ne s'applique, pour une longueur réduite, qu'au plateau continental. Sa teneur est très marquée par la recherche du compromis, dans un souci d'améliorer les relations bilatérales dans un contexte marqué à Trinidad-et-Tobago par la succession à la tête du pays d'Eric Williams, disparu en 1981 et remplacé par George Chambers, beaucoup plus disposé à normaliser les relations avec le voisin sud-américain (Basdeo et Mount, *ib.*). Les concessions mutuelles apparaissent équilibrées, comprenant un élément intégrateur à travers l'obligation de vendre la moitié de sa pêche dans le pays voisin et la possibilité de le faire à des sociétés régies par le principe de la *joint venture*. Des dispositions sont également prévues quant à la mise en place d'une commission mixte chargée notamment de veiller à l'application de l'accord, de faire des propositions en matière de gestion des ressources et à ce titre de faciliter l'échange d'informations entre les organismes des deux pays. Ces bonnes dispositions s'appliquent également à l'accélération dans la foulée de l'accord de 1985 du processus de délimitation territoriale dont le premier acte est un an plus tard la rédaction d'un *Draft Maritime Boundary Delimitation Agreement* destiné à préparer un traité établissant la frontière marine entre les deux pays. Cet objectif est finalisé en deux phases au cours des années 1989 et 1990.

3.d. Les accords de 1989 et 1990

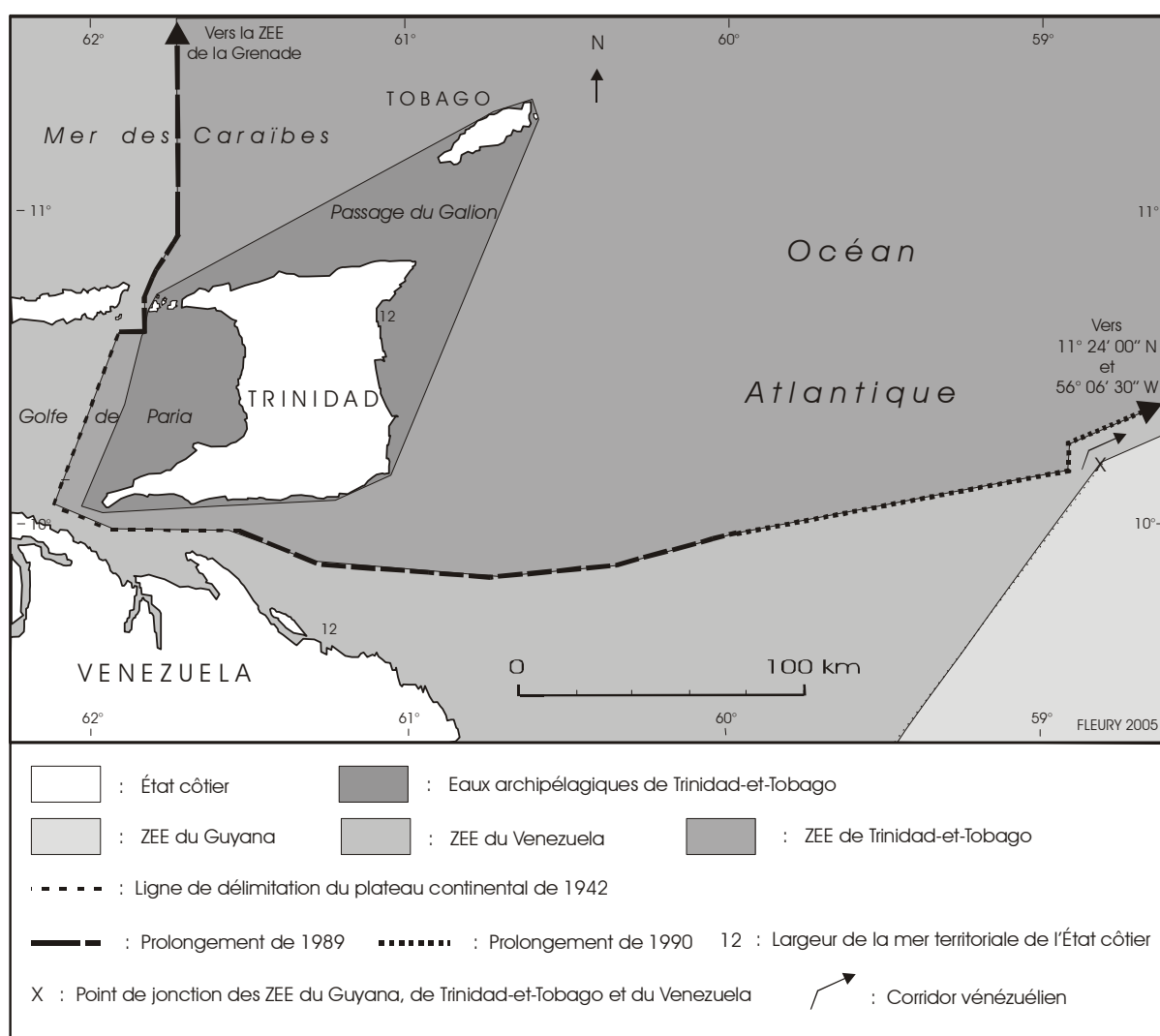
Ces deux années se caractérisent par une série d'accords qui concernent particulièrement les questions afférant à l'espace marin entre les deux pays et ceci dans

⁶⁹ *Id.* article 6.

différents domaines, celui fondamental de l'achèvement des limites territoriales et ceux – économiques – auxquels il est susceptible de s'appliquer. Nous n'aborderons ici que le premier afin de respecter notre démarche qui consiste à séparer, quant au plan de cette partie, la phase qui aboutit à l'achèvement de la définition de la frontière de celle, postérieure, de l'ajustement de celle-ci avec les éléments socio-économiques transfrontaliers.

Le principe de ces accords est double. Il consiste d'une part à prolonger la ligne de 1942 et d'autre part à étendre sa fonctionnalité à la colonne d'eau et à la surface de la mer.

Carte 43 : L'achèvement de la frontière marine entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela⁷⁰



Source : *Agreement between the Republic of Trinidad and Tobago and the Republic of Venezuela on the delimitation of Marine and Submarine Areas (1989 et 1990)*

⁷⁰ Sur cette carte, la délimitation de la ZEE du Guyana est virtuelle en l'absence d'accord avec le Venezuela.

Par cet accord, la ligne prolongée vers le nord et l'est devient multifonctionnelle puisqu'elle délimite désormais sur toute sa longueur non seulement le plateau continental mais également la ZEE. Le processus d'achèvement de la délimitation frontalière entre les deux pays se fait en deux temps, en 1989 et en 1990. En 1989, l'évolution de la ligne originelle se fait de trois façons. Elle est d'abord très légèrement modifiée dans les bouches du Serpent pour tenir compte des données disponibles à l'époque concernant les gisements d'hydrocarbures chevauchant la délimitation de 1942. Ces ajustements mineurs permettent au Venezuela de gagner 40,8 milles carrés vers le nord, et à Trinidad-et-Tobago 44 milles carrés vers le sud (Charney J. et Alexander A., 1993). Ensuite, vers la mer des Caraïbes, la nouvelle ligne franchit les bouches du Dragon à moins de deux milles de l'îlot trinitadien le plus occidental, puis se réfère à l'équidistance, principe généralement retenu pour délimiter des espaces marins générés par des côtes adjacentes, pour ensuite filer plein nord jusqu'à « un point où elle rencontre la juridiction d'un État tiers » qui ne peut être en l'occurrence que la Grenade. Enfin, dans l'Atlantique, la ligne est prolongée jusqu'à l'isobathe des 200 mètres en attendant la conclusion d'un accord sur son extension vers le large, au-delà de la zone des 200 milles marins, jusqu'au rebord externe de la marge continentale. Cet accord intervient quelques mois plus tard, le 18 avril 1990, date de la signature du traité qui définit le prolongement de la ligne de 235 milles marins jusqu'à un point de coordonnées 11°24'00'' de latitude nord et 56°06'30'' de longitude ouest. Ce point (le point 22 dans le traité) est situé à la limite « approximative » de la marge continentale séparant d'une part la juridiction nationale des deux pays et d'autre part la zone internationale des fonds marins. Rappelons que l'extension maximale de l'exercice de la juridiction sur les ressources du plateau continental ne peut excéder 350 milles à partir des lignes de base. Ce principe est respecté ici puisque d'après nos calculs le point 22 se situe à environ 250 milles de celles-ci. En revanche il est situé au-delà de la limite des 200 milles, ce qui représente une contradiction avec l'article 57 de la convention de Montego Bay qui précise que

« La zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. »

La multifonctionnalité de la frontière marine, explicitement exprimée comme suit dans l'article 1 du traité

« La frontière maritime entre la République de Trinité-et-Tobago et la République du Venezuela, dont il est question dans ce Traité est la frontière maritime relative aux mers territoriales, plateaux continentaux et zones économiques exclusives et toutes autres zones maritimes ou sous-marines qui ont été ou pourraient être établies, conformément au droit international, par les Parties contractantes »,

intègre donc l'extension maximale universellement reconnue, en l'occurrence celle du plateau continental. Cette disposition contredit également l'article 14 de la partie III de la loi de 1986 sur les eaux archipélagiques et la zone économique exclusive promulguée par Trinidad-et-Tobago qui précise que

« La zone économique exclusive de Trinité-et-Tobago (...) comprend toutes les zones maritimes dont la limite intérieure correspond à la limite extérieure de la mer territoriale et dont la limite extérieure est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance de 200 milles marins du point le plus proche de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. »

Le tracé de cette ligne connaît une rupture dans sa direction initiale à partir d'un point situé à cinq milles à l'ouest du point de jonction entre les ZEE du Guyana, de Trinidad-et-Tobago et du Venezuela. Cette disposition assure à ce dernier « *la salida al Atlántico* » par un corridor considéré comme

« prioritario en el campo geopolítico y geostratégico : consolida una salida marítima hacia el océano Atlántico, libre de obstáculos y acondicionamientos. Se trata de la salida del río Orinoco al Atlántico, gran vía fluvial de salida de las enormes reservas petrolíferas, férreas, alumínicas, auríferas..»

(Fermoso et Rodriguez, 2002⁷¹)

La sortie libre de toute possibilité de contrainte étrangère vers la haute mer atlantique est une question rendue cruciale par le contexte d'absence de règlement de l'interminable conflit territorial avec le Guyana. Cette question, liée non seulement à la circulation maritime mais aussi au survol, connaît un autre développement en ce qui concerne le passage des navires vénézuéliens dans le détroit des Galions situé entre Trinidad et Tobago (Francis, *op.*

⁷¹ Rodriguez A.M.J., Fermoso M.L.L., *Politica exterior del Venezuela en materia de delimitacion de areas marinas y submarinas frente a la Republica de Trinidad y Tobago*, accessible sur le site Internet www.iaeal.usb.ve.

cit.). Par l'accord du 18 avril 1990, le Venezuela y a obtenu le droit de passage en transit. Celui-ci diffère du droit de passage inoffensif prévu dans le statut de la mer territoriale, dans la mesure où il s'applique – et de façon moins contraignante – aux eaux archipélagiques de la République de Trinidad-et-Tobago. En effet, cette dernière a, en même temps qu'elle établissait les principes de sa ZEE, déclaré sa qualité d'État archipélagique conformément aux articles de la partie IV de la Convention. Elle a donc en conséquence tiré des lignes de base archipélagiques

« reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées et des récifs découvrants de l'archipel à condition que le tracé de ces lignes de base englobe les îles principales et définisse une zone où le rapport de la superficie des eaux à celle des terres, atolls inclus, soit compris entre 1 à 1 et 9 à 1. »

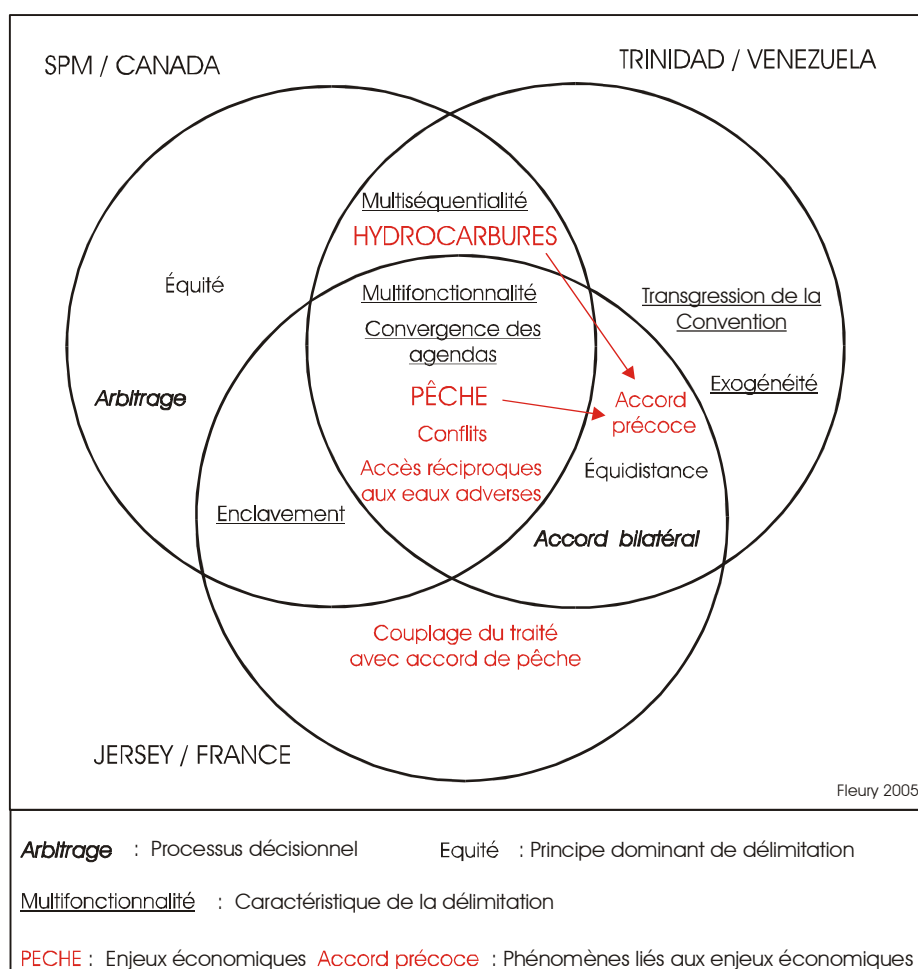
(Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, partie IV, article 47)

La signature du traité le 18 avril 1990 a donc achevé un processus entamé 48 années plus tôt entre le Royaume-Uni et le Venezuela. Cette considération est cependant à moduler si l'on se réfère à l'absence au début du XXI^e siècle d'accord entre d'une part la Grenade et le Guyana et d'autre part le Venezuela et Trinidad-et-Tobago. Ce règlement, que l'on peut donc considérer à la fois comme définitif en ce qui concerne les relations bilatérales et inachevé par rapport à deux pays tiers, constitue même une exception pour le dernier qui ne s'est encore accordé avec aucun de ses deux autres voisins, Saint-Vincent-et-les-Grenadines et la Barbade. Quoiqu'il en soit, le balayage de ce demi-siècle de construction territoriale marine nous a permis de présenter une situation particulièrement riche où l'on retrouve des éléments saillants tels que première mondiale, changement de statut de l'une des parties ou transgression auto légalisée par les deux voisins de la règle des 200 milles. C'est essentiellement eu égard à ces éléments éminemment idiographiques que nous pouvons établir le volet distinctif de la comparaison entre nos trois exemples.

L'hypothèse que nous avons émise dans notre première partie sur l'aptitude de zones structurées par la combinaison île/frontières à cumuler les conflits d'appropriation de l'espace marin trouve ici, au stade de la phase acquisitive par les États, une première confirmation. A différentes reprises, nous avons pris comme référence l'ouvrage de Labrecque qui répertorie la totalité des 150 frontières établies à la date de sa rédaction en 1998. Chaque cas y est décrit et classifié. Un certain nombre d'entre eux parmi les plus ardues nécessite une illustration

graphique destinée à faciliter la compréhension des situations lorsque l’auteur estime qu’une simple lecture du texte peut s’avérer insuffisante. Dans *Les frontières maritimes internationales*, 40 cartes sont proposées au lecteur. Parmi elles, sept portent un regard à l’échelon continental sur l’avancement des constructions territoriales et quinze focalisent de la même manière sur des ensembles régionaux du type mer du Nord ou Afrique de l’Ouest. Les illustrations restantes permettent d’aider le lecteur à comprendre les situations les plus complexes et les plus intéressantes du point de vue de la confrontation des traités conclus. Parmi ces dix-huit cas figurent nos trois exemples. Leur confrontation sous forme de graphique peut nous aider à mettre en évidence leur point commun et leurs différences et d’en tirer éventuellement quelques enseignements.

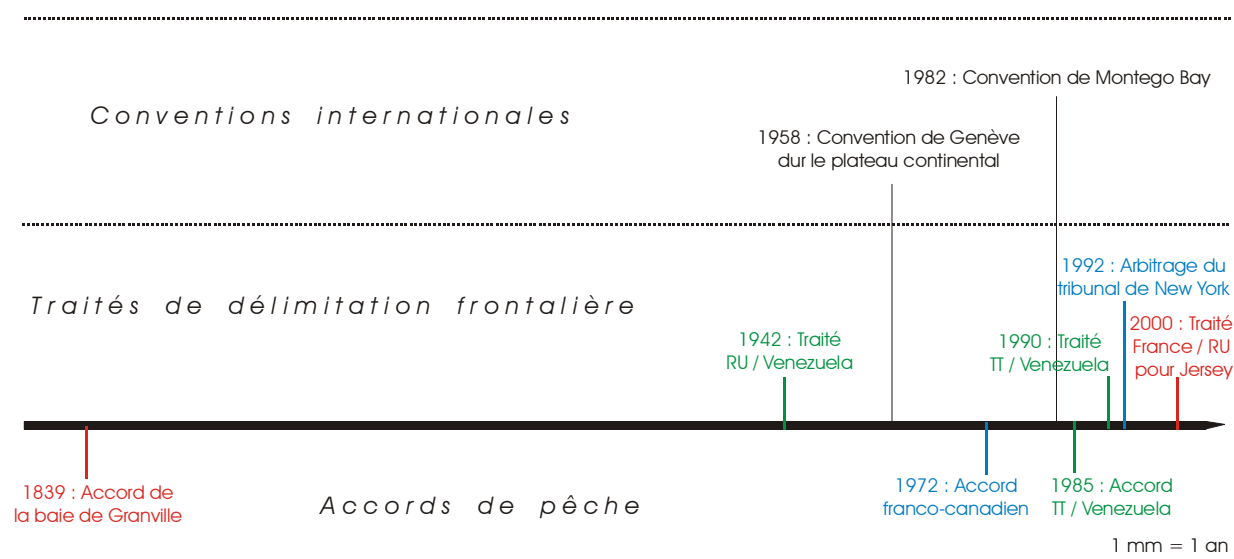
Figure 28 : Délimitation territoriale et enjeux économiques : confrontation des trois cas



Une comparaison à trois termes permet d'identifier trois types d'éléments, à savoir ceux que l'on retrouve dans tous les cas, ceux qui concernent deux des trois exemples, et ceux qui distinguent chacun des trois par leur présence unique. Leur répartition doit ensuite permettre de dégager un profil pour chacun des cas.

Parmi les répétitions constatées, la convergence temporelle représente un premier élément à souligner. Les premiers arrangements entre pêcheurs se sont perdus dans le lointain passé des accords tacites, des cohabitations plus ou moins conflictuelles, dans un premier temps hors du champ de compétence des autorités. Il paraît normal que la différence de contexte entre nos trois cas débouche sur une grande amplitude quant au déclenchement du partage validé par un acte juridique interétatique, que l'on appelle généralement accord quant il s'agit de pêche et traité pour les limites de souveraineté. Ainsi, l'intensification de l'effort de pêche rend nécessaire la conclusion d'un accord dès 1839 dans le golfe Normand-Breton et le contexte de la Seconde Guerre mondiale exige un traité en 1942 pour le golfe de Paria. Autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, rien n'apparaît vraiment avant 1967 avec les délivrances unilatérales par le Canada et la France de permis d'exploitation pétrolière presque aussitôt soumis à moratoire. Parallèlement, et plus ou moins en décalage avec les différentes prises de position des États sur les extensions territoriales successives que leur permettent progressivement les dispositions prises dans les conventions, les agendas respectifs, relancés dans les années 1970, convergent vers la dernière décennie du XXe siècle.

Figure 29 : Accords, traités et conventions : convergence temporelle des trois exemples



L'importance des enjeux économiques, qui concernent à chaque fois la pêche et dans deux cas sur trois les hydrocarbures, constituent des facteurs accélérants et ceci d'autant plus que partout on retrouve - avec plus ou moins de fréquence et de violence – des incidents de nature à cristalliser les rancœurs. Vers les années quatre-vingts et tout au long des années quatre-vingt dix, la presse – régionale mais parfois aussi nationale - commente abondamment les déboires des pêcheurs français dans les parages de Jersey, et plus souvent encore de Guernesey. Les faits saillants se nomment arraisonnements, gardes à vue, libérations sous caution, lourdes amendes, déroutages de navire ou convoys forcés de contrôleurs anglo-normands vers un port français. Du côté de Saint-Pierre-et-Miquelon, emprisonnements, grèves de la faim, menace de blocus en élargissent la nomenclature. La tournure que prennent parfois les incidents vers Trinidad ne tient pas de l'anecdote ou du folklore, comme on a pu le dire ou l'écrire çà et là de façon désinvolte dans les autres cas. L'expression la plus sordide de l'abus d'autorité s'est ici notamment exprimée à travers la mort avérée d'au moins un pêcheur trinitadien, tué par la *Guardia Nacional* vénézuélienne en 1986 (Francis, *op. cit.*). Le terme générique de conflits que nous avons retenu dans la figure 28 ne représente donc que le plus petit commun dénominateur de trois situations rendues extrêmement différentes par le décalage temporel de l'accès à la jouissance de relations sociales pacifiées. Mais le conflit, de quelque nature qu'il soit, appelle toujours le règlement grâce à un accord. A chaque fois, le principe de la concession mutuelle par accès réciproque aux eaux de la partie adverse est finalement la règle. En ce qui concerne les répétitions doubles et les divergences, la confrontation graphique permet de mieux éclairer chaque cas en identifiant comment - et si possible pourquoi - d'une part il se rattache à l'un des autres cas et d'autre part il se distingue des deux autres.

Le cas de Trinidad se révèle le plus riche en éléments explicatifs. Ses caractéristiques particulières – accord précoce sur le plateau continental de 1942, exogénéité partielle, transgression de la convention sur l'extension de la ZEE – procèdent selon nous du même modèle, qui porte d'abord la marque de la puissance coloniale, et qui, après l'indépendance, voit un État souverain revendiquer ses droits en accord avec son voisin partenaire, au-delà même des dispositions prévues d'une part par la convention de Montego Bay, et d'autre part par son propre traité de 1986 sur les eaux archipélagiques. Le décalage est d'ailleurs patent entre les violences à répétition sur les eaux riveraines des secteurs frontaliers et la tonalité accommodante des accords et traités entre les deux pays. Ainsi Trinidad-et-Tobago, dans un contexte certes totalement différent, permet au Venezuela l'accès à un corridor de sortie vers la haute mer où il jouit de la plénitude de ses droits souverains, ce que le tribunal de New

York refuse à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le fait que contrairement à Jersey et à Saint-Pierre-et-Miquelon, Trinidad-et-Tobago traite en tant qu'État souverain n'est probablement pas étranger à la qualité des relations, si l'on s'en tient strictement au domaine des accords et traités concernant l'espace marin, qui le lie à son voisin sud-américain. Il faut à cet égard se souvenir que, dans le golfe de Paria, dans le canal de Colomb et encore plus à l'est dans l'Atlantique, il partage avec celui-ci des secteurs marins très riches en gisement d'hydrocarbures, enjeux économiques qui pèsent incomparablement plus lourd que la pêche. Trinidad-et-Tobago a les mains libres pour négocier alors que Jersey – et plus largement les îles Anglo-Normandes, entité dont la prise en compte est ici pertinente puisque ayant servi de référence globale lors de la décision arbitrale de 1977 (*cf.* carte 32 p. 408) – et Saint-Pierre-et-Miquelon ont pu voir les négociations dont ils étaient l'objet parasitées par la prise en compte d'enjeux externes. Il y a dans le cas de Trinidad-et-Tobago une convergence d'intérêts économiques stratégiques liés aux hydrocarbures avec le voisin que l'on ne retrouve pas dans les autres cas.

Cependant on distinguera nettement ces derniers, notamment en ce qui concerne l'enclavement, caractéristique qu'ils partagent. Ainsi, l'enclavement de Jersey n'est pas contestable dans la mesure où, en vertu d'une indépendance revendiquée et bien réelle l'un par rapport à l'autre des deux bailliages anglo-normands, il n'est pas possible au plus méridional de s'en abstraire⁷². En revanche, à Saint-Pierre-et-Miquelon l'enclavement de la ZEE française dans la ZEE canadienne est vivement contesté et fait encore, plus d'une décennie après l'arbitrage, l'objet d'intention de remise en cause. A Jersey, il n'y a pas eu à notre connaissance de réactions défavorables, ni au traité ni à l'accord de pêche. Ce n'est pas le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon dont la comparaison avec les autres exemples laisse plutôt apparaître un rapport de forces très défavorable avec le voisin. Les espoirs de diversification économique liée à la présence d'hydrocarbures tardent à se concrétiser comme nous le verrons plus loin, et on a vu *a posteriori* ce que la mention réaffirmée au début de l'année 1992 d'un accès réciproque aux eaux avait eu d'illusoire. L'arbitrage a eu le résultat que l'on connaît et la mention justifiée, qui lui est associée, de l'équité à la place que nous lui avons assignée dans la figure 28, s'avère une référence teintée d'une ironie amère du point de vue des habitants de l'archipel. Les associations équidistance/accord bilatéral et arbitrage/équité peuvent d'ailleurs être considérés comme tautologiques dans la mesure où il semblerait

⁷² Cette assertion n'est pas inutile puisque le libre accès réciproque des pêcheurs anglo-normands aux eaux du bailliage voisin n'existe pas. Rappelons également que Guernesey a, dans la zone située entre la limite externe de ses douze milles et la médiane séparant ZEE et plateau continental de la France et du Royaume-Uni, revendiqué le droit d'arraisonner un bateau français, en l'occurrence *La Confiance* (*cf.* p. 409-410).

difficile de négocier sur la base de l'équité dans le cadre d'un accord bilatéral, ce principe étant par nature difficile à faire peser directement par des parties adverses. L'équité, principe idéal auquel « la loi est consubstantiellement liée⁷³ », est une notion par essence difficile à établir dans la mesure où elle se perd dans la confrontation des logiques contradictoires qu'il faut cependant concilier. Ce sont précisément les processus transgressifs liés à cette exigence que nous allons maintenant aborder.

⁷³ Anselm Francis, professeur à l'*University of the West Indies* et membre de l'*Institute of International Relations*, lors d'un entretien à St. Augustine le 3 mai 2003.

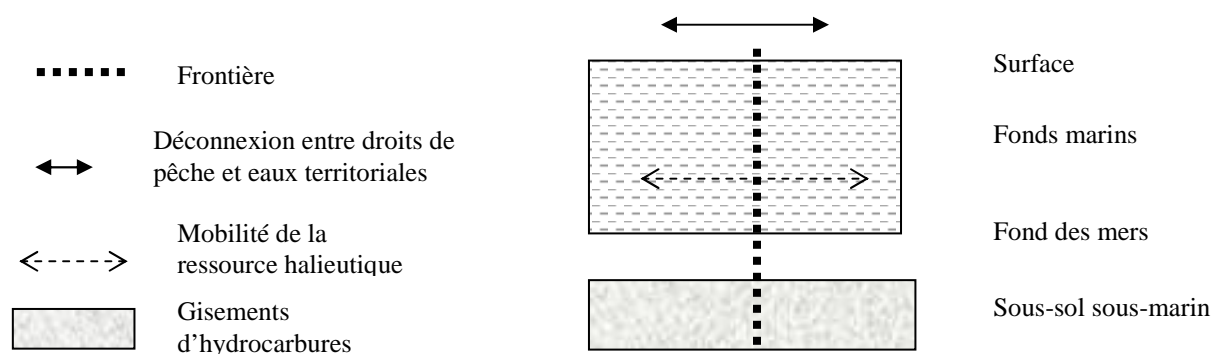
CHAPITRE III

LA TRANSGRESSION NÉGOCIÉE DES FRONTIÈRES MARINES

« Tracer une ligne sur la mer ne doit pas être considéré comme la fin de quelque chose mais le début d'un processus d'adaptation de la ligne aux pratiques sociales. »

Cette phrase prononcée par le professeur Anselm Francis lors d'un entretien à Trinidad en mai 2003 a résonné pour nous de façon familière. Il n'y a pas de façon plus juste d'exprimer la problématique de ce qui constitue le dernier chapitre de cette thèse. Dans le précédent, nous avons décrit le processus de territorialisation à l'échelon global et la façon dont les États ont, dans nos trois exemples, concrétisé leur volonté acquisitive sur l'espace marin. Dans chacun des cas nous nous sommes arrêtés au moment de la conclusion du traité achevant le processus de délimitation territoriale entre les États voisins. Aucune frontière ne peut être considérée comme définitivement établie. Avancées des fronts, constructions puis destructions des *limes* romains, constitutions des empires aux limites incertaines, mise en place multiséculaire de frontières européennes faites et défaites dans la succession des traités, décolonisation, éclatement du bloc de l'Est sont autant de manifestations – et encore échappent à ce rapide inventaire les constructions supra étatiques dont l'Union européenne représente encore malgré ses avatars l'exemple le plus abouti – de cette tangibilité fondamentale des frontières. Mais on peut tout de même estimer que les frontières marines, découlant toujours soit d'un accord bilatéral soit d'un arbitrage international souverain, sont, d'un strict point de vue de la délimitation internationale, pour reprendre une métaphore parfois entendue, « gravées dans le marbre », c'est-à-dire à tout le moins définies pour longtemps. Cependant l'imposition territoriale des États sur la mer se heurte à deux types d'éléments subversifs. D'une part il y a ceux qui tiennent à la sphère économique. Qu'ils soient mobiles – les espèces animales - ou immobiles comme les gisements d'hydrocarbures, leur nature est incompatible avec l'appropriation à caractère exclusif.

Figure 30 : Verticalité de l'espace marin et enjeux économiques frontaliers



D'autre part, on a constaté, à travers l'historique de nos trois exemples, la validité, même si elle est discutée ou remise en cause, des droits liés à des habitudes de fréquentations antérieures à la signature des traités. A une frontière spatiale correspond en effet une limite temporelle, qui est la date du traité. S'il y a un avant et un après, comme il y a un en deçà et un au-delà, ces deux éléments ne conduisent pas à une rupture mais représente bien le début d'un processus d'adaptation dialectique entre la nouvelle donne juridique et la pérennisation des pratiques antérieures. Alors que le chapitre précédent était essentiellement imprégné de la géopolitique des traités internationaux, ce sont les rapports sociaux sur la mer, la façon dont les hommes individus sociaux s'emploient à se partager l'espace dans le contexte marin, que nous allons maintenant aborder dans ce dernier chapitre.

1. Le Comité Consultatif Mixte de Gestion de la Baie de Granville : un exemple pionnier de gestion transfrontalière

Le 4 juillet 2000 est signé à Saint-Hélier un traité qui établit définitivement la frontière marine entre le bailliage de Jersey et la France. Son caractère tardif s'explique par son couplage avec un accord sur la pêche, condition que les pêcheurs français riverains avaient réclamée avec insistance aux autorités françaises. Mais la question de la remise en cause de la baie de Granville, à partir du moment où le principe du couplage a été admis, a entraîné de longues négociations. Si tout le monde est d'accord pour estimer qu'une évolution de l'accord de 1839 est inévitable, les divergences sont importantes quant à l'ampleur de celle-ci. Elles portent essentiellement sur l'extension du régime de la baie de Granville, sur laquelle les accords de 1839 étaient restés flous. Or, le Royaume-Uni admet dès 1965 la lecture française qui considère que Jersey est totalement entourée par des eaux soumises à ce régime⁷⁴. Cette situation implique que les navires français ont la possibilité de venir pêcher sans limitation de nombre jusqu'à trois milles des côtes de l'île et que celle-ci ne bénéficie pas vers l'ouest - contrairement à Guernesey - de l'extension conforme à la convention de Londres de 1964 de la mer territoriale à douze milles. Jersey oriente alors sa position vers cinq points. Il s'agit donc de l'extension de la mer territoriale à douze milles partout où cela est possible, de l'exclusion des navires français de la bande située entre trois et six milles des lignes de base de l'île, de l'encadrement de l'effort de pêche dans la baie de Granville, de la clarification de

⁷⁴ *Proposed establishment of a maritime boundary between France and Jersey and proposed agreement concerning fishing in the Bay of Granville*, Policy and Resources Committee, States of Jersey, 1999, p. 3.

l'accès des pêcheurs jersiais aux eaux françaises et de la promotion d'une gestion raisonnée de la ressource⁷⁵. Du côté français, il apparaît évident que l'on n'a pas grand-chose à gagner si ce n'est la réaffirmation du principe des droits historiques. Mais il faut également préciser qu'une absence de négociations aurait pu déboucher sur un recours à un arbitrage généralement considéré comme risqué⁷⁶.

1.a. L'organisation interne du comité

Les dispositions régissant le CCMBG sont consignées en annexe du traité de délimitation territoriale. Sa fonction consiste à assurer la conservation – définie comme l'utilisation rationnelle et le maintien ou la reconstitution des espèces à des niveaux qui assurent en permanence un rendement maximal – et la gestion efficace des ressources halieutiques du secteur régi par l'accord.

Figure 31 : Composition du CCMBG

FRANCE		JERSEY	
BASSE-NORMANDIE	BRETAGNE		
- <u>Président du CRPMEM</u> - Membre du CRPMEM - Membre du CRPMEM - Membre du CRPMEM - <u>Secrétaire du CRPMEM</u>	- <u>Président du CRPMEM</u> - Membre du CRPMEM - Membre du CRPMEM - Membre du CRPMEM - <u>Secrétaire du CRPMEM</u>	- <u>Président du JFA</u> - Membre du JFA - Membre du JFA - Membre du JFA - <u>Secrétaire du JFA</u>	Composante professionnelle
- <u>Représentant de l'administration</u> - <u>Représentant de l'administration</u> - Représentant de l'administration - Représentant de l'administration	- <u>Représentant de l'administration</u> - <u>Représentant de l'administration</u> - Représentant de l'administration - Représentant de l'administration		Composante administrative
- <u>Scientifique</u> - Scientifique		- <u>Scientifique</u>	Composante scientifique

Sources : Accord entre le Gouvernement de la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey (2000)
Souligné : membre du bureau du Comité

Instance transfrontalière entre deux États, le CCMBG a cependant une orientation tripartite quant à la représentation des professionnels de la pêche. Les autres composantes –

⁷⁵ *Id.* p. 9.

⁷⁶ Voir notamment l'avis du professeur Queneudeuc, spécialiste du droit maritime international, repris dans une note du CRPMEM de Bretagne.

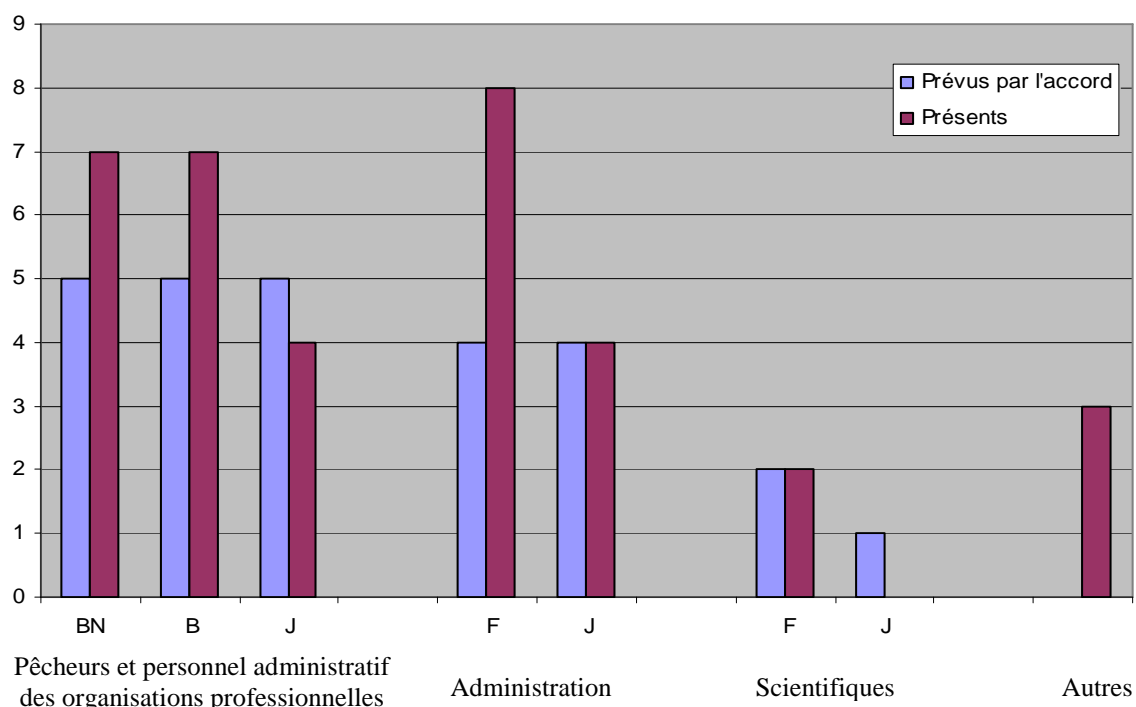
administrative et scientifique – ne sont pas explicitement concernées par la bipolarité de la partie française, même si dans les faits on la retrouve dans les délégations de l'administration et des scientifiques. La dualité régionale du côté français s'explique par l'importance de cet échelon dans une organisation professionnelle qui se définit de façon pyramidale par un comité national, des comités régionaux et des comités locaux. Deux comités régionaux riverains, dits Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) de Bretagne et de Basse-Normandie, sont donc concernés par la baie de Granville. A l'échelon inférieur sont représentés dans la composante professionnelle les comités locaux de Paimpol, Saint-Brieuc et Saint-Malo pour la Bretagne, de l'Ouest Cotentin et Cherbourg pour la Basse-Normandie.

A partir de la ratification des accords de juillet 2000, qui n'intervient qu'au 1^{er} janvier 2004, une commission administrative mixte se réunit après chaque session du CCMBG. Dans une composition restreinte aux représentants des administrations et aux conseillers scientifiques, elle examine les résultats des enquêtes scientifiques, reçoit les rapports, observations et recommandations du comité. Elle est également attentive à l'évolution « des règlements de pêche dans le secteur » puisqu'il ne faut pas oublier qu'en ce qui concerne la réglementation sur les différentes espèces exploitées, les ressortissants de la baie de Granville sont *a minima* assujettis aux règlements européens dans les eaux communautaires. En fonction de ces éléments d'appréciation, la commission décide de la mise en œuvre ou non des recommandations. Elle en organise les conditions en fixant l'effort de pêche par différentes dispositions comme le niveau des prises pour chaque espèce, le type et le nombre des engins de pêche pouvant être utilisés, le nombre de permis d'accès délivrés et les périodes de l'année au cours desquelles la pêche de telle ou telle espèce est permise.

Les réunions se tiennent alternativement à Jersey, en Basse-Normandie et en Bretagne. Outre le président, membre de droit, trois autres délégués, désignés parmi les pêcheurs, sont mandatés par chaque comité régional. La composante professionnelle est complétée par le ou la secrétaire général(e) des CRPMEM. Du côté de l'administration française, trois niveaux sont également représentés. Il s'agit de la Direction des Pêches Maritimes, des directions régionales (Bretagne et Basse-Normandie) et départementales des Affaires maritimes (Côtes d'Armor, Ille-et-Vilaine pour la Bretagne, Manche pour la Basse-Normandie). Pour compléter le tableau côté français, la troisième composante est constituée des scientifiques de l'Institut Français pour la Recherche et l'Exploitation de la Mer (IFREMER). Organisme public à caractère industriel et commercial, l'IFREMER est placé sous la tutelle conjointe des ministères chargés de la Recherche, de l'Agriculture et de la Pêche, de l'Équipement, des

Transports et du Logement, et de l'Environnement. La représentation jersiaise est dans sa composition logiquement plus compacte. Elle est constituée d'une part des professionnels de la pêche regroupés au sein de la *Jersey Fisheries Association* (JFA) avec à leur tête le président accompagné de trois pêcheurs, et d'autre part de membres de l'administration des États de Jersey, plus précisément du *Department of Fisheries and Agriculture* (DFA), qui présentent chacun une dominante de compétence dans les domaines scientifique, administratif ou de l'inspection. L'organisation différente des deux parties transparaît dans la composition généralement constatée lors des réunions.

Figure 32 : Comparaison participants prévus par l'accord/participants présents le 01/07/04



Source: Secrétariat du CRPMEM de Bretagne

On constate régulièrement un décalage entre le nombre de participants prévus de plein droit par l'accord - soit 26 au total - et leur nombre réel. Dans le cas présenté ci-dessus, 35 personnes étaient réunies à Rennes. Celui-ci s'explique par différentes raisons. D'abord une clause de l'accord prévoit pour l'étude d' « une question pour laquelle un examen particulier est nécessaire », l'invitation éventuelle d' « une ou plusieurs personnalités qualifiées à assister à ces réunions ». Ensuite on peut constater une certaine souplesse. Ainsi, du côté français, le surnombre concernant le personnel représentant l'administration est relativement fréquent,

même si certains membres peuvent, en l'absence constatée d'interventions dans les débats, être plutôt considérés comme des observateurs. Ce phénomène peut s'expliquer également par la multiplication du côté français des instances à différents niveaux, puisque sont concernées par les débats la Direction des Pêches Maritimes au ministère de l'Agriculture, et cinq directions – deux régionales et trois départementales – des Affaires maritimes. Cette présence surnuméraire, non prévue par l'accord, apparaît cependant implicitement acceptée par tous. Enfin quelques personnes échappent ici à la catégorisation prévue par l'accord. Il s'agit de la traductrice des débats, d'un chargé de mission au Comité National des Pêches et de l'auteur de cette thèse, qui doit à l'obligance des membres de l'assemblée de pouvoir assister aux réunions du CCMBG à titre d'observateur.

L'une des caractéristiques de la délégation française apparaît clairement ici. Il s'agit de l'éclatement pouvant suggérer une multiplicité des points de vue. Du côté de Jersey, on ne constate pas de surnombre, c'est même le plus souvent le contraire qui se produit, notamment dans la mesure où il n'y a pas d'équivalent à la fonction de secrétaire de l'organisation professionnelle. Par ailleurs, nous avons choisi de ne pas faire figurer le personnel jersiais dans la composante spécifiquement scientifique dans la mesure où il fait partie intégrante du DFA. La représentation insulaire apparaît donc comme plus homogène, impression encore renforcée par le fait que ce sont presque toujours les mêmes personnes, pour certaines déjà très impliquées dans les négociations préalables à l'accord, qui la composent. On ne retrouve pas partout du côté français la même compacité ni toujours la même pérennité des personnes. Ainsi, le fonctionnement de l'administration française se caractérise par des changements fréquents d'affectation qui, sans préjuger des facultés d'adaptation des personnels en question, ne favorisent pas le suivi d'un dossier dont les nombreux éléments forment un ensemble d'une grande complexité. L'évocation de cette hétérogénéité nous permet d'aborder la façon dont s'organisent les débats en fonction des logiques de chacun et des enjeux qui les mettent en œuvre.

1.b. Le CCMBG, un lieu de rencontres de différentes logiques

Autour de la table où se réunit une assemblée du type de celle que nous venons de décrire, des logiques, portées par les représentants des instances siégeant conformément aux termes de l'accord, se confrontent et, selon les dossiers, s'affrontent, restent sur leurs positions, se mettent d'accord à l'unanimité ou en se plient à un compromis. A la lumière de l'observation que nous avons menée au cours des cinq dernières années, nous avons identifié

deux grands types de logiques, les unes touchant à l'appartenance à une entité géopolitique – un pays, une région, un port - et les autres à l'appartenance à une institution ou organisation professionnelle.

Les logiques de l'appartenance à une entité géopolitique

Plusieurs échelons sont ici à distinguer. Le premier, celui qui trouve toujours la meilleure place dans les colonnes des journaux quand des problèmes se font jour, très présent également dans les discours des élus accueillant les participants, touche au caractère fondamental du CCMBG. Il s'agit d'une instance issue d'un traité international, à l'intérieur de laquelle des citoyens de deux pays sont appelés à gérer un espace économique transfrontalier. Même si le contentieux est moins lourd qu'avec Guernesey, et s'il convient de ne pas sacrifier à la facilité de la référence complaisante à un vocabulaire guerrier pour rendre compte de tels ou tels incidents passés⁷⁷, on peut tout de même se souvenir que la méfiance était la règle avant la signature du traité. Du côté de Jersey, le spectre d'une intensification de l'effort de pêche français – et pas seulement des riverains - à 3 milles des côtes inquiétait. Sur le continent l'objectif avoué de se faire au minimum exclure de la bande des 3-6 milles de Jersey n'avait rien pour enthousiasmer. Cette question a pu déclencher çà et là des manifestations ponctuelles de mécontentement de la part de professionnels notamment bas-normands inquiets de la tournure pouvant être prise par les négociations. L'accord de juillet 2000 ne satisfait d'ailleurs pas tout le monde, en particulier du côté de Granville où l'on se voit exclure de plusieurs secteurs de la bande des trois-six milles. Cependant, ces antécédents qui procèdent d'une tension maîtrisée, ne sont pas de nature à compromettre les relations correctes voire cordiales qui se sont progressivement nouées au fur et à mesure de l'institutionnalisation des réunions trisannuelles dans le cadre du traité. Le côté convivial, notamment lors des réunions qui se tiennent sur deux jours et laissent donc la possibilité au cours de la soirée de reparler de sujets sensibles hors du cadre formel de l'assemblée, représente de l'avis général un facteur non négligeable dans l'avancée de certains dossiers. Car on peut considérer le CCMBG comme un lieu où doivent s'adapter dans différents domaines des éléments *a priori* difficiles à concilier tenant à deux pays étrangers. Ainsi l'équation économie/souveraineté est très différente selon que l'on se place du point de vue de Jersey ou du continent. Les mouvements transfrontaliers sont très déséquilibrés et le nombre

⁷⁷ Les titres de journaux empruntant un vocabulaire guerrier du type « Jersey pactise avec la France » (*La Presse de la Manche* du 25 mars 1999) ou « Les pêcheurs signent la paix à Jersey » (*Ouest-France* du 29 juin 2000) sont relativement fréquents.

de navires français travaillant dans les eaux jersiaises est sans commune mesure avec le phénomène inverse (cf. p. 410-412). De surcroît, le sens aigu du quant-à-soi que l'on prête souvent aux sociétés insulaires peut parfois souffrir – et ce fait est régulièrement évoqué par certains responsables jersiais – de la présence de chalutiers français venant par exemple travailler dans le sud-est de l'île à une distance de trois milles certes validée par le traité, mais perçue comme une intrusion. Dans le même secteur, la pêche à pied, phénomène culturel majeur dans cette région du littoral français, conduit un certain nombre d'amateurs français à venir s'y adonner et à débarquer donc sur le territoire de l'île sans bien entendu passer par les services d'immigration, transgression qui heurte la logique administrative des autorités insulaires.

Mais comme nous le verrons en détail plus loin, le CCMBG a également et surtout à faire correspondre deux systèmes politiques, législatifs, juridiques très différents. Nous avons déjà évoqué le va-et-vient institutionnel entre les États de Jersey, le Cabinet de la reine et le *Home Affairs*, ministère de l'Intérieur du Royaume-Uni, pour toutes les décisions qui tiennent aux relations internationales du bailliage. Pour ces raisons, faire une loi à Jersey concernant des relations avec la France prend du temps⁷⁸. La prudence de mise sur ces questions peut en outre alourdir les délais sur certains dossiers. Les juristes appointés pour différents sujets concernant les relations entre le bailliage et le Royaume-Uni sont régulièrement convoqués pour évoquer la constitutionnalité de la mise en œuvre de telle ou telle recommandation du CCMBG. Par ailleurs, des différences existent quand à la compétence sur les réglementations. Alors qu'à Jersey elles sont toujours du ressort de l'administration, elles peuvent en France être déléguées aux professionnels. La différence de législation et de culture halieutique a pu par ailleurs donner lieu à des divergences, comme dans le cas de la pêche à la coquille Saint-Jacques, fermée en France de juin à octobre, période au cours de laquelle on peut continuer à pêcher à Jersey, ce qui n'est pas sans poser selon les Français des problèmes en terme de possibilités de fraude⁷⁹.

Le deuxième échelon où s'exerce une logique d'appartenance tient à la dualité régionale du côté français. On connaît la rivalité entre Bretons et Normands qui, depuis plus d'un millénaire, a mué du conflit armé en plaisanterie régionaliste. Elle se décline ici à travers des dissensions qu'il ne faut pas exagérer et qui n'ont pas une portée telle qu'elles puissent

⁷⁸ L'important dossier du chalutage à perche, illustre bien entre autres la question de la coïncidence des agendas réglementaires. Au 1^{er} janvier 2006, après plusieurs années de piétinements administratifs, on est prêt du côté français à prendre des décisions permettant l'exclusion de quelques grosses unités extérieures à la baie de Granville. A Jersey, malgré le consensus sur cette question, le retard sera au minimum de six mois.

⁷⁹ Il convient cependant de préciser que la différence de mode de pêche – la drague en France, la plongée à Jersey – atténue les effets de la non fermeture jersiaise.

compromettre durablement l'avancée d'un dossier. Cependant elles constituent l'un des éléments les plus identifiables de l'âpreté qui peut parfois encore caractériser les débats. Circonscrites au niveau des pêcheurs eux-mêmes, elles peuvent être provoquées par des différences touchant à l'organisation professionnelle de la filière halieutique française. Celle-ci se caractérise, comme on vient de l'évoquer, par une certaine autonomie régionale en terme de législation. Les exemples de différences sont nombreux concernant la taille, les heures d'ouverture d'une pêcherie, le type d'engin utilisé pour la capture de telle ou telle espèce. Certains décalages ou divergences ne prêtent pas à polémique, d'autres au contraire font l'objet de débats dont la vivacité met en évidence des lignes de fracture que la régularité des rencontres, dont l'objectif est d'oeuvrer pour construire un espace marin commun, a tout de même tendance à atténuer. Cela a pu être le cas par exemple en ce qui concerne l'espèce de crabe dite araignée, au sujet de laquelle Granvillais et Malouins se sont affrontés d'une part à propos des dates de fermeture de la pêcherie et d'autre part du relèvement de la taille minimale autorisée. Mais les dissensions les plus importantes entre Bretons et Bas-Normands remontent à un dossier qui tient de la micro-géopolitique marine mais qui illustre bien le fait qu'un compromis, résultant d'un ensemble de négociations, met en évidence la diversité de ce que l'on est enclin à considérer comme un tout (« les pêcheurs français ») alors qu'à cette catégorie correspond une multitude de logiques qui tiennent à l'appartenance administrative, à la pratique de tel ou tel métier voire à des habitudes commerciales liées au port d'attache. Ainsi, lors des réunions préalables à la signature de l'accord, les pêcheurs bretons ont stigmatisé les concessions faites aux Jersiais qu'ils considéraient comme accordées à leur détriment. En effet ceux-ci ont obtenu l'accès à la zone E située à l'ouest des plateaux rocheux des Roches Douvres et de Barnouic. Or, pour une raison qui tient à l'organisation administrative, il se trouve que le secteur des Roches Douvres se trouve dans l'aire de compétence réglementaire de la préfecture de Basse-Normandie, alors qu'il se situe beaucoup plus près des côtes bretonnes⁸⁰ (cf. cartes 33 p. 415 et 45 p. 489). Les Bretons sont donc les premiers concernés par des concessions qui selon eux ne coûtent rien aux Bas-Normands, alors que ceux-ci sont de surcroît en mesure d'exercer une tutelle réglementaire plus ou moins bien perçue en Bretagne. Par ailleurs, l'autorisation donnée à deux navires de Jersey de venir pêcher dans la zone F dans les trois à six milles entre Saint-Malo et le cap Fréhel a déplu du côté de Saint-Malo. Symétriquement, l'exclusion de la zone D des chalutiers granvillais, alors que les fileyeurs malouins peuvent continuer à y travailler, a suscité des remous dans le port

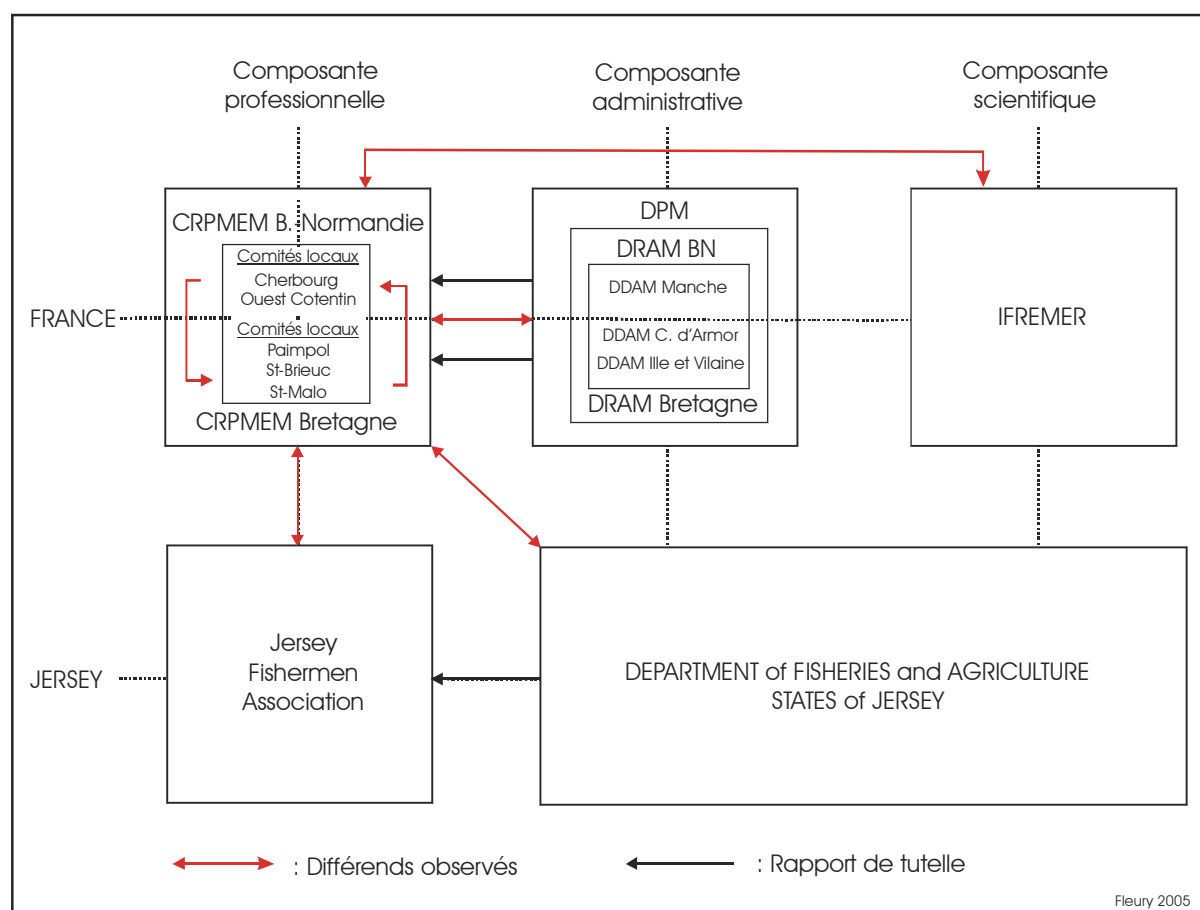
⁸⁰ La présence des îles Anglo-Normandes conduit à repousser vers le sud la ligne de démarcation entre les compétences régionales de Basse-Normandie et de Bretagne qui part du fond de la baie du Mont Saint-Michel.

bas-normand. Ce jeu complexe à plusieurs bandes, qui pourrait encore se décliner aux échelons inférieurs entre et à l'intérieur des comités locaux, constitue l'une des clés pour comprendre comment s'organisent les débats et comment s'orientent les décisions. Une autre consiste à s'intéresser à une autre forme de logique, celle qui touche à l'appartenance institutionnelle.

Les logiques d'appartenance à une institution

Comme pour le paragraphe précédent, la différence est perceptible entre l'homogénéité de la partie jersiaise et l'hétérogénéité structurelle de la partie française. Du côté de Jersey, on donne l'impression qu'il n'y a aucune dissension concernant les différents dossiers entre les deux composantes de la délégation.

Figure 33 : Logiques d'appartenances et dissensions observables au sein du CCMBG



Ce n'est pas tout à fait le cas du côté français. Comme en rend compte la figure ci-dessus, les pêcheurs peuvent avoir une position ouvertement récriminoire par rapport à l'administration et aux scientifiques. L'administration française, en charge de l'application du maquis réglementaire, a une fonction de tutelle sur les professionnels. Cette situation, conduit parfois à des reproches de mise à l'écart de la profession sur des questions techniques portant par exemple sur l'élaboration des permis d'accès ou à des impatiences quant à la lenteur des décisions, mécontentement qui peuvent dans certains cas transparaître nettement. C'est précisément le cas dans le dossier du chalutage à perche* dont il a été longuement question au cours de plusieurs réunions, probablement parce qu'il touche également à d'autres questions plus fondamentales comme la recherche de solution pour éviter des efforts de pêche intempestifs de la part de navires non riverains. La proposition sur la sellette consiste à étendre à la baie de Granville la législation européenne qui impose une longueur maximale de perche de neuf mètres et une puissance maximale du moteur de 300 CV. Les Jersiais pressent les Français de prendre une décision car ils craignent l'arrivée éventuelle de grosses unités basées dans le sud de l'Angleterre, travaillant généralement en Manche centrale mais immatriculées chez eux. Le but est donc de prendre une délibération qui les exclurait. Les Bretons ne pratiquent pas ce métier et seules quelques unités bas-normandes posent également problème, tout au moins du point de vue de l'administration française puisque les professionnels sont d'accord pour l'exclusion. Le hiatus réside dans le fait que celle-ci tarde à rendre un avis favorable à cette extension du droit communautaire à la baie de Granville en vertu d'un principe de précaution juridique. Celui-ci, de l'aveu de l'un des représentants de l'administration, consiste à éviter des recours basés sur une plainte pour discrimination. Cet argument a paru faible aux professionnels qui estiment que les limitations sont monnaie courante en matière de mesures de conservation des ressources et n'ont pas donné lieu pour des dispositions similaires à des recours devant les tribunaux. L'administration se retranche également derrière la nécessité d'avoir connaissance d'un avis scientifique pour prendre une délibération. Or sa demande a été dans ce cas précis effectuée une semaine seulement avant la réunion. On retrouve là une version halieutique du reproche universel tenant aux lenteurs de l'administration.

Par ailleurs, les pêcheurs sont parfois enclins à mettre en doute les avis émis par les scientifiques lorsqu'ils sont assortis de ce qu'ils considèrent comme des incitations mal étayées à limiter les prises. Les chercheurs se défendent de prendre partie, en adoptant une position qui consiste à établir des constats basés sur des protocoles considérés comme il se doit comme rigoureux et à ne pas s'immiscer dans la phase décisionnelle. Cette posture est

parfois mise à mal lorsque les professionnels, qui évoquent à l'occasion le spectre du pêcheur dont l'activité pâtirait gravement de décisions prises en fonction d'avis scientifiques incomplets, estiment par exemple que l'état de la connaissance sur un point précis ne doit pas préjuger de ce que l'on en ignore. On pourrait alors être tenté d'évoquer le clivage classique que l'on retrouve au sein de la Commission européenne entre les pays formant le « parti des pêcheurs » et ceux considérés comme le « parti des poissons ». Les scientifiques d'IFREMER réfutent quant à eux un amalgame qui pourrait les apparenter à des écologistes, catégorie sociopolitique d'ailleurs très largement vilipendée par le milieu de la pêche. Ils tiennent à réaffirmer la position qu'ils estiment comme étant parfois brouillée dans les médias, à savoir que leur objectif n'est pas la sauvegarde du poisson mais d'œuvrer à une meilleure pêche. Mais l'approche de la réalité, « bien plus complexe, [et qui] connaît des alliances réversibles et des problèmes à multiples partenaires » (Brunet *et al.*, *op. cit.*), nécessite, comme pour toute activité sociale, de prendre en compte et de croiser l'ensemble des expériences individuelles et collectives que sont en l'occurrence les enjeux économiques pour les pêcheurs, les mandats pour leurs représentants, les missions de mise à disposition de connaissances pour les scientifiques et l'obligation de faire respecter les règlements pour les membres de l'administration. On peut, du point de vue de la forme, estimer que les logiques d'appartenance se manifestent d'une façon différente selon que les individus sont représentants de l'administration, de la communauté scientifique ou des pêcheurs. Chez ces derniers, la liberté de parole constitue par exemple un élément aisément observable.

Les dissensions que nous venons d'évoquer tiennent à la confrontation de logiques d'appartenance qui s'expriment lors des réunions. L'objet de celles-ci est d'organiser la cohabitation dans un espace marin riche en ressources mais restreint, à partager entre plusieurs centaines de ressortissants de deux pays. Les conflits d'usage sont les conséquences inévitables de cette pression conjuguée sur l'espace, d'autant plus que celui-ci est à partager avec d'autres intervenants.

1.c. Les conflits d'usage

Les conflits d'usage entre pêcheurs

A la diversité de la ressource correspond une diversité des techniques de pêche et des engins mobilisés. Ceux-ci se divisent entre deux grandes familles, les arts traînants et les arts dormants. Parmi les premiers on trouve toute la série des chaluts, pélagiques et de fond, et les dragues qui ramassent la plupart des espèces de coquillages bivalves et notamment la coquille

Saint-Jacques et la praire. Dans la famille des seconds on retrouve les casiers à crustacés - dont l'utilisation de modèles différents constitue l'un des sujets les plus sensibles des discussions de ces dernières années -, à bulots* et à seiches, mais également les lignes et les filets. Les espèces ciblées par ces différents engins répondent chacune à des caractéristiques biologiques et à des habitudes saisonnières qui peuvent de surcroît fluctuer pour une même espèce. Cette complexité tend à favoriser des problèmes de cohabitation entre les différents métiers. Quelques exemples peuvent illustrer d'une part la nature des problèmes et d'autre part les solutions mises en œuvre au sein du Comité. C'est notamment le cas au sud-est de Jersey. La présence dans cette zone de bateaux granvillais venant - en conformité avec les accords - soit pêcher la daurade soit draguer la praire à trois milles de l'île y est, on l'a déjà évoqué, mal perçue, notamment par un certain nombre de politiciens peu avertis de la portée historique des accords. L'activité de ces navires s'exerce dans un secteur où les caseyeurs locaux ont l'habitude de disposer leurs filières⁸¹. Ce type d'imbrication de deux métiers peu compatibles exige une bonne communication sur la liste des bateaux concernés, la date de leur arrivée dans le secteur, la durée de leur présence. Le CCMBG représente un canal privilégié pour traiter de ce type de difficultés, non pas directement sur les problèmes précis, mais au moins sur des principes de procédure. Au sud de Jersey, les fileyeurs malouins ont réclamé sans succès un décalage dans le temps de leur autorisation d'accès, aménagement régulièrement refusé par Jersey dans la mesure où la pose des filets qui se fait dans le sens est-ouest est incompatible avec la mise en place nord-sud des filières de casiers jersiaises. Cette question qui peut paraître anodine soulève des problèmes juridiques dont la réponse n'a pu jusqu'alors être fournie par les participants. La principale consiste à se demander s'il est possible de décaler des dates d'ouverture ou de fermeture de pêche alors qu'elles sont inscrites dans un traité.

Le CCMBG a la possibilité ès qualité de contribuer efficacement à la résolution de problèmes concernant la cohabitation entre riverains de la baie de Granville. Mais d'autres conflits d'usage, à propos desquels les marges de manœuvre peuvent être réduites, se font jour. Ils mettent en jeu des intervenants extérieurs à la filière.

⁸¹ Dans ce même secteur, il y a de fortes présomptions de transgressions des accords par un petit nombre de navires français. Ce phénomène, bien entendu unanimement condamné au sein du CCMBG, a fait l'objet d'une mise en garde de la part des autorités de Jersey, qui ont d'une part souligné la difficulté qu'ils avaient à prendre les coupables sur le fait et d'autre part sur la sévérité des sanctions qui pourraient être prises en cas de constat d'infraction.

Contrairement aux deux autres cas étudiés dans cette thèse, il n'y a pas de gisements d'hydrocarbures exploitables dans le golfe Normand-Breton. Cependant le domaine de l'énergie apporte sa contribution aux conflits d'usage à travers deux dossiers qui, l'un et l'autre, ont mobilisé ou mobilisent encore l'attention du CCMBG. Il s'agit d'une part de la présence de câbles alimentant Jersey et Guernesey en électricité au départ de la France, et d'autre part du projet finalement abandonné de ferme d'éoliennes en mer dans le même secteur.

Nous avons déjà évoqué l'existence de câbles sous-marins entre Surville, dans la commune de Saint-Rémy des Landes dans le Cotentin, et Archirondel, dans la paroisse de Saint-Martin à Jersey (cf. carte 25 p. 308). Rappelons qu'en 1986, une première liaison avait été mise en place, suivie en 2000 de la pose d'un second câble, conduisant l'électricité mais aussi la fibre optique le long du premier. Excellente opération commerciale pour EDF⁸², elle représente, outre les aspects relevés plus haut, une bonne opportunité de diversifier son intégration au réseau des autoroutes de l'information. Sa présence ne fait en revanche pas l'affaire des pêcheurs. Ce câble d'une longueur de 26 kilomètres, en principe enfoncé dans une tranchée⁸³, génère tout de même une zone d'exclusion d'une vingtaine de kilomètres carrés dans un secteur très fréquenté par différents métiers de la pêche. C'est donc avec inquiétude que les pêcheurs ont appris vers la fin 2005 qu'un second tracé était à l'étude. Plusieurs questions se posent à propos de ce dossier émergent. D'abord, l'information aux usagers les plus concernés que sont les pêcheurs ne semble pas comme souvent en pareil cas être la préoccupation principale des maîtres d'œuvre du projet. La première notification en a été faite incidemment à des pêcheurs jersiais par la *Jersey Electricity Company* alors que du côté français rien n'avait été dévoilé. Il existe cependant un document de la *JEC* qui propose un tracé - entre Pirou et Saint-Hélier - et précise la puissance (90 kV). Selon un représentant des pêcheurs de Jersey, un important groupe financier anglo-normand regroupant des intérêts guernesiais et jersiais est à l'origine de ce projet destiné à compléter la fourniture d'électricité à Guernesey et à anticiper les l'augmentation des besoins insulaires. Le propos selon lequel

⁸² EDF ne souhaite pas divulguer le montant du KWh facturé à la *Jersey Electricity Company*. Des sources fiables nous permettent de l'estimer à trois fois celui pratiqué en France.

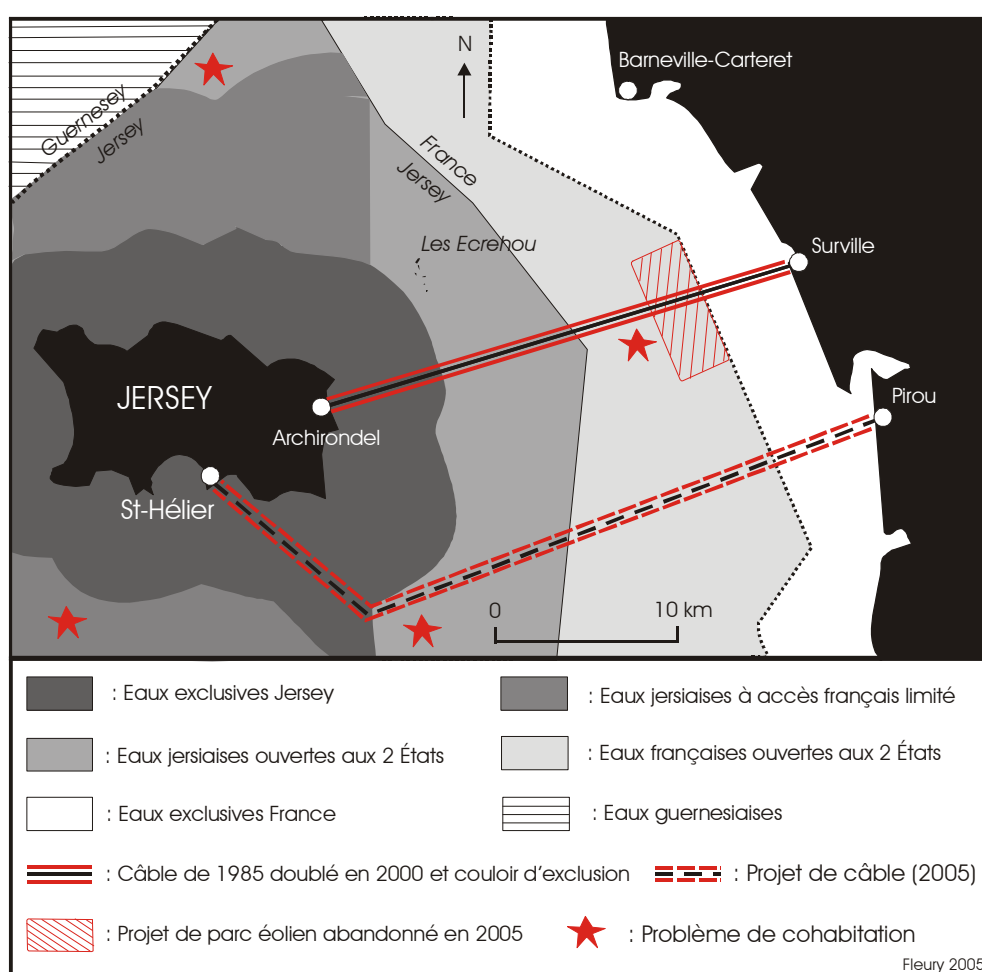
⁸³ Il semble que l'enfouissement du câble n'ait pas été totalement mené à bien.

« Les pêcheurs, c'est pas leur souci. Pour eux c'est une zone d'exclusion pour que leurs actionnaires soient heureux. Il semble qu'il soit impossible de s'opposer mais on peut trouver le meilleur chemin. C'est une zone importante pour la praire. »

(Représentant de la JFA au CCMBG des 18 et 19 octobre 2005)

est révélateur d'un certain fatalisme lié à la perception de la relégation des intérêts de la pêche au profit d'autres intervenants économiques plus influents. En effet, s'il apparaît difficilement justifié de s'opposer à la pose de câbles sous-marins, la demande de leur enfouissement, solution qui ferait disparaître toute gêne pour la pêche, se heurte à une logique économique dominante, obstacle qui ne pourrait être contourné que par un rapport de forces favorable, ce que personne en l'état du dossier ne semble voir venir.

Carte 44 : Conflits d'usage et partage des eaux entre Jersey et le Cotentin



Sources : Débats et informations auprès de membres du CCMBG, JEC, ADEME

Le second conflit d'usage tenant à une intrusion dans le périmètre de la baie de Granville a cependant donné lieu à une levée de boucliers qui a très probablement été déterminant dans l'abandon du projet. Il s'agit de l'intention d'implanter un champ d'éoliennes en mer, dans un secteur situé au sud de Carteret, dans les eaux françaises aux limites de la baie de Granville, sur le banc Félés, vers le point I de la ligne A à K. Cette opération s'inscrivait dans le cadre de la directive européenne 2001/77/CE prévoyant l'obligation faite aux États membres de développer les énergies renouvelables à hauteur de 20 % du total de leur production d'électricité à l'horizon 2010. Il s'agit donc pour la France de diversifier entre autres par l'énergie éolienne et, à propos de celle-ci, d'envisager d'élargir les profils d'installation, jusqu'ici cantonnés aux crêtes, à des implantations en mer supposées fournir un meilleur rendement. Le projet le plus avancé faisait état d'un parc de 20 à 30 éoliennes de 90 mètres de haut, d'une puissance de 3 à 4 MW avec un écartement d'environ 450 mètres entre chaque unité. L'opposition a été très large aussi bien du côté français que jersiais. Les quelques avis plutôt favorables sont venus des scientifiques s'interrogeant sur les éventuels impacts positifs – par la création de récifs artificiels - ou neutres, si l'implantation se faisait en zone de nourricerie. Quelques personnes qui n'étaient pas directement concernées par les lieux d'installation projetés et qui estimaient dommageable la dépréciation d'énergie éolienne constatée à terre, ont également semblé regretter la levée de boucliers contre le projet.

Les pêcheurs, qui ne se déclarent pas opposés par principe à l'énergie éolienne, se sont cependant positionnés unanimement contre ce projet qu'ils considéraient comme une intrusion inacceptable de nature à restreindre de façon importante leur activité⁸⁴, déjà soumise ici à des interdictions en raison du passage du câble électrique sous-marin reliant le Cotentin à Jersey, qui plus est dans un secteur où il faut régler des problèmes de cohabitation entre métiers. Il faut dire que la façon dont le projet a été présenté ne pouvait que fortement leur déplaire. En effet, la plaquette de présentation visée par l'Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) précisait qu'il n'y avait pas de pêche dans le secteur de Saint-Rémy des Landes, ce qui constituait une manière pour le moins maladroite de rentrer en contact avec des personnes travaillant régulièrement dans ces parages. Il n'est donc pas surprenant que les arguments sur la nature écologique du projet n'aient pas suscité la moindre adhésion, ceci d'autant plus que parmi les trois projets en compétition l'un concernait le groupe *Total* accusé en l'occurrence

⁸⁴ Le CRPMEM estimait à 30 km² la zone d'exclusion générée par les éoliennes.

« d'essayer de nous appâter. Ils nous rappellent à nos devoirs écolos. Les conflits d'usage arrivent dans les derniers critères au contraire du mieux disant financier. On veut restaurer son image de marque donc on pratique le *dumping*. »

(Secrétaire du CRPMEM de Basse-Normandie au CCMBG des 11 et 12 mars 2004)

Cette opposition quasi unanime, largement relayée et soutenue par les élus locaux et départementaux, est partagée à Jersey où l'on exprime notamment des craintes quant aux éventuelles incidences sur la circulation aérienne aux abords de l'aéroport très fréquenté de St. Peter. Finalement le site des Bancs Félés a été abandonné au cours de l'année 2005 pour un autre, situé en Haute-Normandie, très probablement en raison de la fermeté et de la conjonction des oppositions.

Le dernier conflit d'usage que nous souhaiterions évoquer est d'une autre nature que les deux que nous venons de voir, puisqu'il n'est pas médiatisé par une installation susceptible de gêner l'évolution des pêcheurs. Il s'agit des remous qui agitent périodiquement et à certains endroits les relations entre les pratiquants des pêches professionnelle et de loisir. Cette question est suffisamment importante pour parfois figurer à l'ordre du jour du comité. Le climat n'est en effet pas toujours serein entre les professionnels et le milieu de la pêche de loisir structuré par des associations puissantes – qualifié de *lobby* par un président de CRPMEM - dans une région où l'intérêt de la navigation et les belles possibilités offertes à cette activité récréative attirent beaucoup de monde. Il semble que ces associations acceptent mal que selon un décret datant de 1990 toute législation professionnelle doive s'appliquer à la pêche de loisir, sans compter les limitations en terme de prises qui peuvent être définies selon les espèces. Il convient de signaler à ce sujet une nette différence entre Jersey et la France. Sur le continent, un pêcheur amateur ne peut mouiller qu'un maximum de deux casiers. A Jersey, une telle limitation n'est pas envisageable. Mais les autorités de l'île, conscientes du problème, cherchent à imposer un système alternatif qui consiste, à l'instar de ce qui s'est passé pour l'ormeau, à instituer une limitation du nombre de prises, en l'occurrence à cinq homards par jour. Cette question a donné lieu à ce qui constitue selon nous un événement, dont tous les participants n'ont peut-être pas perçu tout l'aspect symbolique, lorsque le responsable du DFA a explicitement demandé à ses interlocuteurs français au CCMBG si ces derniers seraient d'accord pour que l'on introduise cette législation à Jersey. Même si ce dossier ne revêt pas un caractère capital dans l'histoire législative du bailliage, nous voyons dans le fait qu'un responsable jersiais sollicite l'assentiment de ses interlocuteurs français pour légiférer sur son territoire le signe d'une évolution sensible dans la façon dont les

différentes composantes du Comité ont évolué en quelques années, d'une tonalité conflictuelle à la prise de conscience d'avoir quelque chose de commun et de précieux à préserver. Les différends qui s'expriment encore çà et là peuvent être considérés comme les résidus de querelles et d'incompréhensions qu'une institutionnalisation des relations contribue à gommer. La dynamique interne du CCMBG conduit à l'évolution d'un modèle ancien, basé sur une cohabitation parfois difficile et mal définie entre voisins étrangers, à la constitution d'un système de défense transfrontalier contre des intrusions extérieures.

1.d. Le processus d'aménagement juridique d'un espace marin réservé

Établir des règles dans un secteur donné est une chose, définir exactement à qui elles doivent s'appliquer en est une autre, toute aussi complexe. Le traité constitue un cadre qu'il faut ensuite remplir en fonction de l'objectif recherché. L'enjeu consiste à faire de ce secteur transfrontalier, infime portion de l'océan global, espace à la fois continu et ouvert mais aussi soumis à la pression d'une part des États et d'autre part de groupes socio-économiques, une forme d'entité juridique exclusive. Les différentes parties se déclarent toutes attachées à ce principe. L'enjeu pour les membres du CCMBG consiste à s'ouvrir ou à s'entrouvrir la mer entre voisins et à la fermer aux autres, avec *in fine* comme objectif une gestion rationnelle de la pêche, susceptible d'assurer des revenus corrects aux professionnels tout en ne compromettant pas la pérennité de la ressource. Il y a différentes façons d'œuvrer pour le réaliser. La restriction du nombre de navires en est une, comme c'est le cas pour les zones à accès limité. La fixation de quotas peut également être envisagée. Les limitations dans le temps occupent aussi une place de choix dans les dispositions retenues. Cela passe pour certaines espèces par des dates d'ouverture et de fermeture au cours de l'année, et/ou des interdictions de pêcher la nuit, ou au cours du week-end. D'autres dispositions en la matière peuvent encore être plus contraignantes et imposer des temps de pêche parfois extrêmement limités comme c'est parfois le cas pour la coquille Saint-Jacques. Par ailleurs, la réglementation sur la taille minimale de capture s'applique à la quasi-totalité des espèces. Plusieurs voies sont possibles pour l'imposer. Parfois on agit sur les engins de pêche que l'on ajuste à la taille minimale désirée comme dans le cas des mailles des filets, ou de l'écartement des barres de drague, ou bien par le rejet en mer après mesure à bord pour des espèces qui supportent une capture comme les crustacés. Dans d'autres cas, ou en complément des points précédents, un autre type de réglementation sur les engins de pêche précise en amont les

paramètres des navires. Cela peut concerner leur taille, leur puissance, et/ou le nombre des engins mis en pêche.

L'exclusion des acteurs exogènes

Dès la phase de rédaction du traité, il semble avoir été envisagé avec la plus grande attention tout ce qui pourrait constituer un cheval de Troie juridique qui pourrait permettre l'accès de flottilles non désirées. Plusieurs acteurs exogènes sont visés par cette stratégie. Le plus proche est Guernesey, le voisin à qui on ne parle plus pour les Français, l'*alter ego* qui vous accuse de trahison pour Jersey. Dans l'échange de notes « Accès des pêcheurs de Guernesey » attaché à l'accord de juillet 2000, la France récusé la reconnaissance de droits historiques des pêcheurs de Guernesey dans les eaux entourant les Roches Douvres, et assujettit cette prétention à un règlement global du lourd contentieux qui l'oppose au bailliage anglo-normand en matière de pêche. En l'absence avérée de dialogue, ceux-ci se voient donc refuser tout accès aux eaux françaises de la baie de Granville tout en gardant la possibilité pour 30 d'entre eux de continuer à exercer dans les eaux jersiaises. Cette concession a été accueillie avec colère à Guernesey où l'on a des mots très durs pour le voisin anglo-normand à propos duquel on s'étonne par exemple en ces termes :

« Le plus incroyable est que c'est que la France qui a exigé de Jersey, via le *Foreign Office*, de limiter l'accès à 30 bateaux. La dernière fois que nous avons reçu des ordres de la France, les Allemands étaient au pouvoir. »

(Dougal Lane, président de l'Association des pêcheurs de Guernesey⁸⁵)

A ce propos, il est difficile, quoiqu'on se défende à Guernesey de l'existence d'un quelconque lien avec l'accord de 2000 entre Jersey et la France⁸⁶, de ne pas penser à des représailles à propos de la remise en cause de l'accès à ses eaux pour la plupart des navires jersiais concernés⁸⁷. L'affaire est en 2005 au stade des recours juridiques.

⁸⁵ *La Presse de la Manche*, 25 mars 1999.

⁸⁶ *Guernsey Press and Star*, 20 avril 2005.

⁸⁷ En 2003, Guernesey a changé à l'encontre des pêcheurs Jersiais les modalités d'accès à ses eaux territoriales en ne reconnaissant plus les licences émises par le voisin anglo-normand. Ceci a eu pour conséquence un taux d'accès très bas puisque 8 bateaux seulement sur 76 ont été acceptés avec de surcroît des restrictions de zone. Ces démêlés ont fait dire lors d'un CCMBG à un représentant de Jersey que les Français peuvent continuer à pêcher sous certaines conditions dans les six-douze milles de Guernesey alors que les Jersiais ne le peuvent pas.

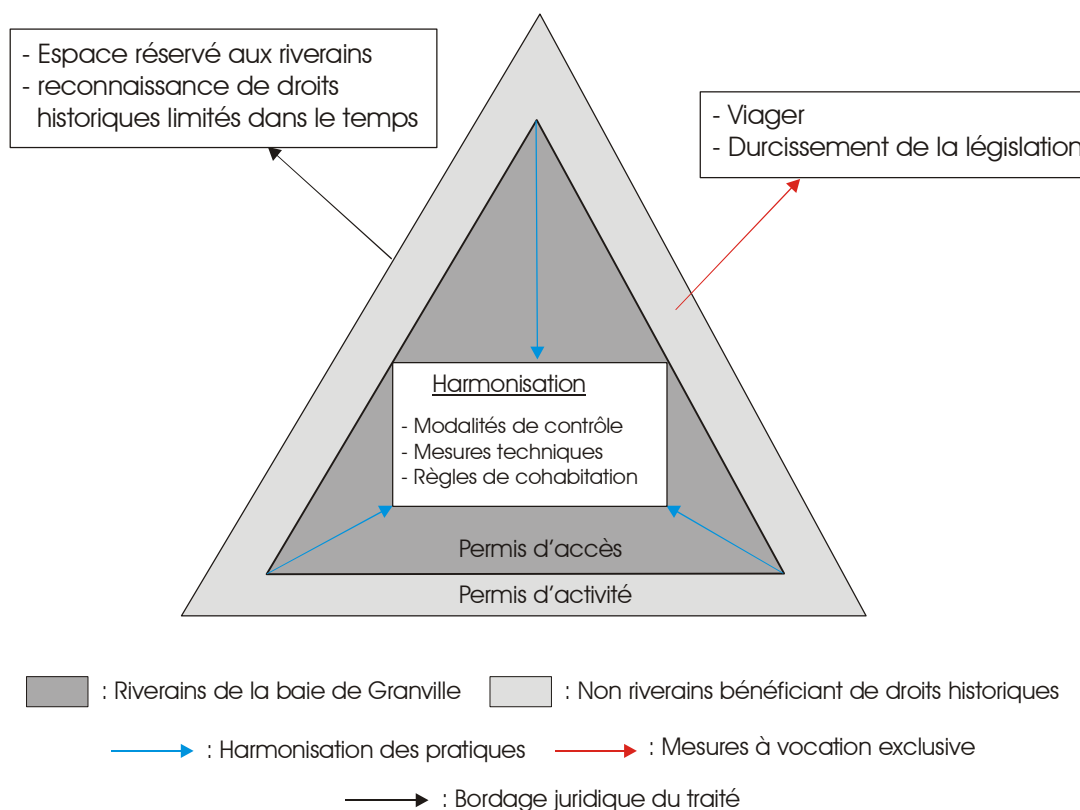
La querelle avec Guernesey est sérieuse. Mais elle ne nécessite pas un dispositif légal particulier. Tel n'est pas le cas d'autres intervenants éventuels qui pourraient profiter de failles dans la fermeture juridique de la baie de Granville. A ce sujet le traité paraît cependant représenter une garantie, tout en préservant partiellement le principe universel des droits historiques. Une importante disposition consiste en effet à autoriser la délivrance de permis d'accès – ou d'activité⁸⁸ - et de permis de pêche, outre « aux navires dont le port d'attache se trouve à Jersey ou sur la côte française à ou entre Diélette et Paimpol », à « d'autres navires pouvant justifier d'activités de pêche dans le Secteur au cours de la période de deux ans parvenue à expiration le 30 juin 1998⁸⁹. » Cette clause, si elle ne rompt pas avec l'usage, introduit cependant un critère restrictif qui limite clairement le nombre d'ayants droits extérieurs. Elle représente la première pierre d'un édifice juridique destiné à protéger les ressortissants de la baie de Granville. Elle s'applique à différents types de navires. Certains, comme les caseyeurs du Nord Finistère venant travailler dans l'est des Roches Douvres, ne font pas l'objet d'une méfiance particulière et sont bien acceptés. Il n'en est pas de même pour d'autres, comme les chalutiers à perche déjà évoqués. Quelques grosses unités de ce type immatriculées à Jersey mais dont le port d'attache et de débarque est situé sur la côte sud de l'Angleterre, se sont déjà fait signifier par les autorités jersiaises au cours de l'année 2005 l'extinction prochaine de leur activité en baie de Granville dans la mesure où leur puissance allait désormais excéder la législation européenne en cours d'adoption par le CCMBG. Dans ce cas, un durcissement de la législation peut conduire à l'exclusion des navires dont les paramètres ne peuvent plus leur permettre d'être en conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires. Du côté français, des navires immatriculés à Cherbourg et en baie de Seine ont acquis des droits historiques. Mais, deuxième disposition gigogne, ces droits liés à l'antériorité sont assortis d'une clause dite de viager qui conduit à terme à leur extinction⁹⁰. A ces dispositions juridiques tournées vers l'extérieur correspondent d'autres destinées à donner une cohésion interne à la baie de Granville.

⁸⁸ Le permis d'accès est un document réservé aux riverains. Le permis d'activité concerne les non riverains.

⁸⁹ art. 2, par. 4, al. II.

⁹⁰ A ce propos, on s'interroge sur le fait de savoir si un changement de propriétaire pour un navire ou un changement de navire pour un propriétaire, ce que l'on peut définir par la rupture du couple patron/navire, entraîne la fin des droits d'accès pour des navires non riverains bénéficiant de mesures dérogatoires liées à une antériorité.

Figure 34 : Processus de mise en cohésion juridique de la baie de Granville



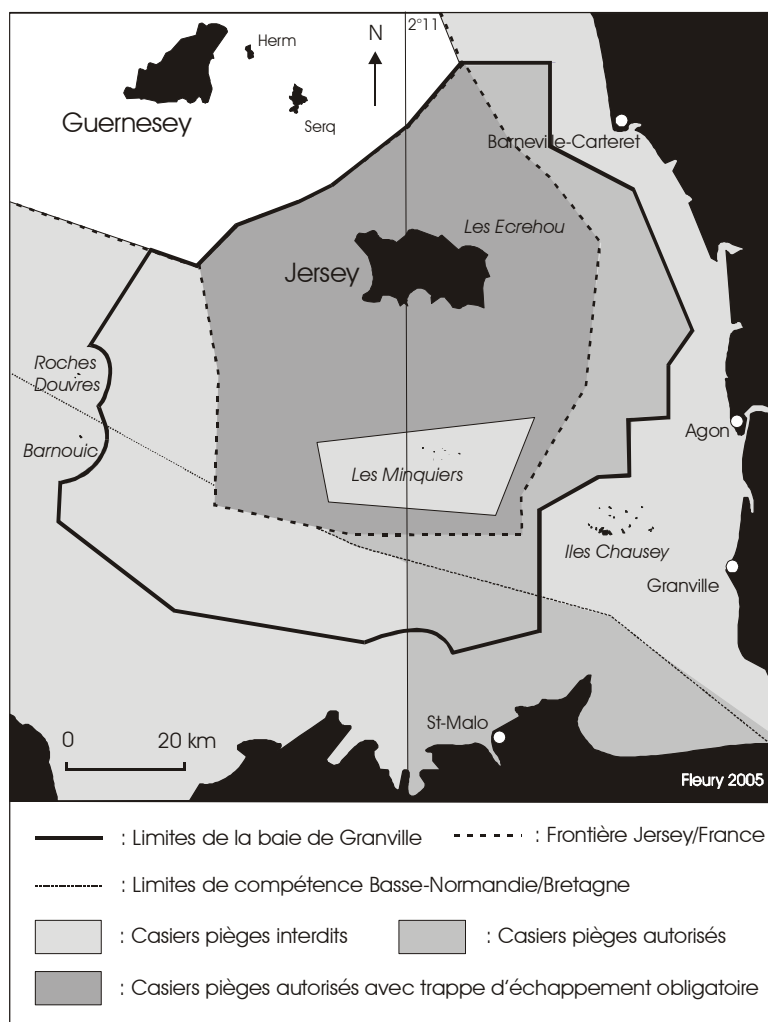
Le renforcement de la cohésion interne : une nécessité difficile à mettre en oeuvre

Si les premières recueillent le consensus, les secondes donnent parfois lieu à des divergences qui perdurent. Il apparaît généralement plus facile de faire corps pour s'opposer à différents types d'intrusions que pour harmoniser les pratiques internes. Les avancées peuvent parfois apparaître bien lentes. C'est par exemple le cas pour l'importante et récurrente question de la définition d'un type de casier universel pour la pêche aux crustacés dans la baie de Granville. Il s'agit de l'une des questions les plus difficiles à régler, pour laquelle on ne voit pas de compromis proche après plusieurs années de discussions. Les Jersiais utilisent des casiers dits à parloir jugés préjudiciables pour la ressource⁹¹, excepté sur le plateau des

⁹¹ Le casier à parloir – ou piège – comporte une chambre qui empêche tout crustacé de ressortir. Réputé plus pêchant que le casier à chambre unique, il a pour avantage de permettre un relevage moins fréquent sans perte de prises et comme inconvénient de favoriser une surmortalité liée à la cohabitation entre individus, notamment au détriment des juvéniles. Les zones définies sur la carte 45 (page suiv.) sont parmi les seules en France où son utilisation est encore permise, précisément en raison de la cohabitation avec les Jersiais. Ceux-ci utilisent une trappe d'échappement qui ne réduit pas totalement les pertes (*Note technique sur le casier à parloir*, Ifremer, 2001).

Minquiers. Du côté bas-normand, il n'est permis que dans les secteurs où les pêcheurs français sont susceptibles de côtoyer leurs collègues jersiais. Quant aux caseyeurs de Saint-Malo, leur position invariable consiste à dire que tant que les Jersiais l'utiliseront, il n'y a pas de raison que eux ne l'utilisent pas non plus. Cette question tourne régulièrement au dialogue de sourds. Les demandes françaises réitérées faites au JFA d'avancer vers l'interdiction se heurtent sinon à une fin de non recevoir du moins à une certaine lenteur dans le mécanisme de va et vient entre les demandes faites au sein du CCMBG, les représentants des JFA et des pêcheurs jersiais eux-mêmes.

Carte 45 : Complexité de l'espace marin appliquée à un métier : les casiers à crustacés



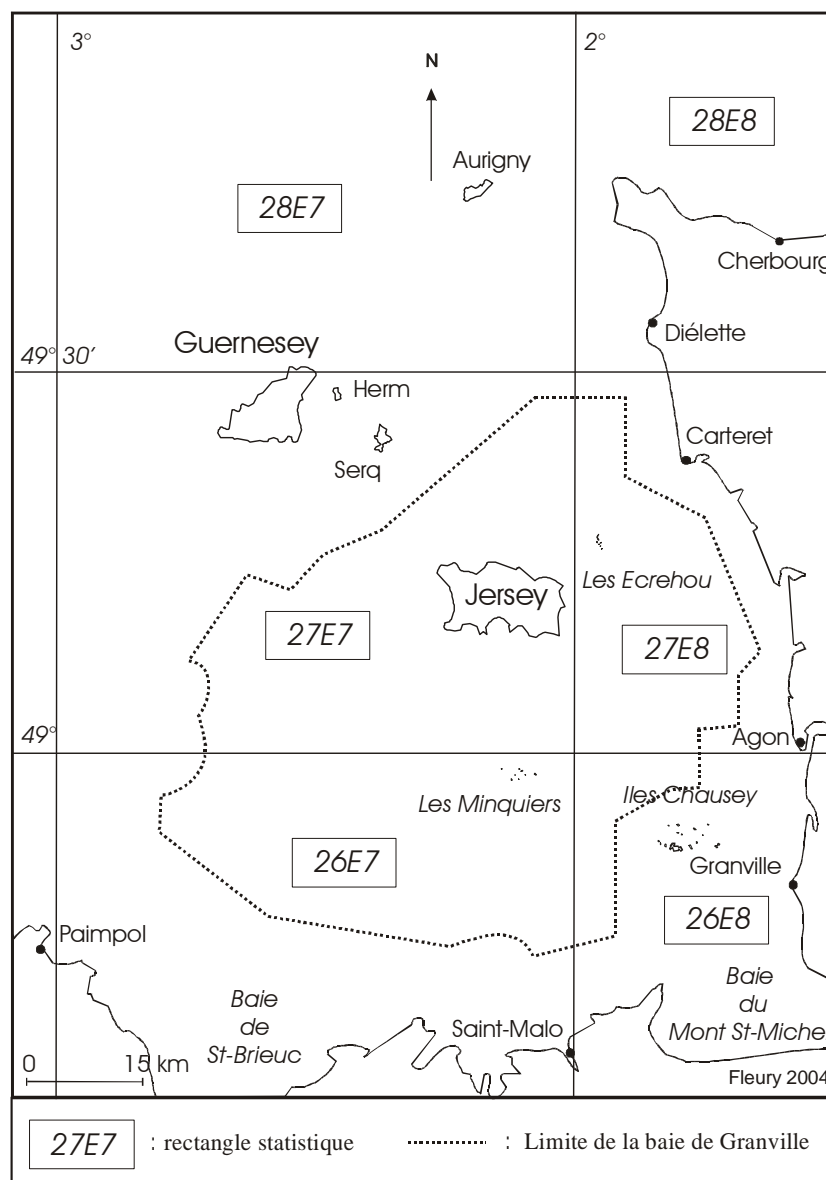
Sources : Législation des CRPME et du DFA

.Sur le même sujet, des différences existent également à propos du nombre de casiers autorisés par bateau. Cette question illustre le chemin à parcourir pour voir les différentes

parties accorder leurs pratiques. Mais il ne s'agit pas d'un dossier totalement bloqué et la lenteur des avancées ne compromet pas fondamentalement l'évolution notable des mentalités. D'autres points font l'objet de progrès significatifs. On peut ainsi penser à la mise en place, lente car assujettie à des contraintes inhérentes à chaque État, de modalités de contrôle réciproque. L'harmonisation de mesures techniques portant par exemple sur la taille minimale de certaines espèces ne pose pas non plus de problèmes particuliers. Cette tendance à l'homogénéisation se heurte cependant à d'autres mécanismes de partition de l'espace marin.

Les limites à la construction d'une entité autonome

Carte 46 : Les carreaux statistiques dans le golfe Normand-Breton



Source : CIEM

L'océan est divisé en rectangles qui servent de trame aux relevés statistiques. Le carroyage en question est positionné de telle façon que la baie de Granville se trouve concernée par quatre rectangles différents. A travers cette question se pose une fois de plus le problème de la spécificité de la baie de Granville. Il est totalement exclu d'en faire une entité validée par une existence statistique propre, puisque ce souhait se heurte en la matière à la nécessité de se plier aux instruments de référence mis en place à l'échelon européen sous l'égide du Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM). La volonté commune de voir reconnue sa spécificité est ainsi en partie obérée par le fait qu'elle n'aura pas cette existence statistique puisque les prises consignées sur les *log books* seront confondues avec d'autres ayant été effectuées hors baie de Granville⁹². Il est à noter à ce propos que, si les îles Anglo-Normandes ne font pas partie de l'Union européenne, leurs eaux sont cependant considérées comme communautaires⁹³.

Un autre dossier a mis l'accent sur les limites de la volonté d'individualisation d'une partie de la mer. Se basant sur les données recueillies à partir des carreaux statistiques du CIEM, les autorités européennes ont institué pour 2004 des TAC de sole particulièrement bas dans le secteur 7E, qui correspond à la Manche Ouest, incluant donc la baie de Granville. Des données alarmistes fournies par les scientifiques anglais ont servi de référence. Or la Commission européenne ne détaille pas à l'intérieur d'un rectangle alors qu'il s'avère que si la sole manque effectivement du côté anglais, elle est en quantité satisfaisante dans le golfe Normand-Breton et particulièrement en baie de Granville. Les pêcheurs estiment que ce secteur est autonome en terme de nourriceries* et de stocks* et que les mesures conservatoires ne devraient pas les concerner alors même qu'ils subissent des quotas drastiques, puisqu'ils n'ont accordé par exemple que 45 tonnes à la Basse-Normandie pour la campagne 2004, avec la perspective d'un moratoire. Ils attendent donc et des scientifiques et de l'administration que des démarches étayées soient effectuées pour reconnaître en la matière la spécificité de la baie de Granville, afin que les quotas ne s'y appliquent pas de cette façon. Les scientifiques n'ont pas les moyens suffisants pour mener une campagne susceptible de valider une telle hypothèse. Du côté de l'administration, on estime qu'il n'y a pas d'alternative à l'actuel classement par zone. Cette question illustre selon nous une qualité de l'espace marin qui n'est pas prise en compte par les gestionnaires de la ressource. Le découpage en carreaux s'applique indifféremment comme si la surface de la mer cachait un espace sous-marin

⁹² Notons toutefois qu'un arrêté pris à la fin de l'année 2005 enjoint aux navires pêchant dans la baie de Granville d'établir une distinction entre les prises effectuées hors et dans la baie de Granville.

⁹³ Le Royaume-Uni a rétrocédé à Jersey et Guernesey la juridiction sur la pêche dans leurs eaux au 1^{er} septembre 1992. Mais cette démarche n'induit pas leur sortie des eaux communautaires.

uniforme. Or en l'occurrence la Manche est traversée dans le sens est/ouest par une large fracture qui correspond en fait à l'ancienne vallée de la Seine (Vallaux, *op. cit.*), dont un endroit nommé fosse des Casquets a eu par ailleurs son heure de gloire lorsque le chimiquier *Ievoli Sun* s'y est abîmé à l'automne 2001. Tout le monde est à peu près d'accord pour estimer probable le peu d'échanges entre les stocks évoluant de part et d'autre, ce qui constitue une hypothèse plausible pour une espèce démersale comme la sole. Cependant il n'y a aucune chance pour les professionnels de voir leur demande aboutir. Ceci conduit à la situation paradoxale de voir les quotas pêchés rapidement vu leur niveau très bas, alors que dans certains secteurs comme la baie de Granville, la ressource est abondante. Même si cette question a provisoirement connu pour l'année 2005 une issue favorable, elle illustre la traditionnelle et incomplète vision d'une mer considérée par commodité comme un espace horizontal, sans prise en compte de sa verticalité, caractéristique pourtant fondamentale.

Mis à part le fait qu'il fixe définitivement la frontière entre la France et le bailliage de Jersey, le traité de juillet 2000 constitue, en qualité de document de référence pour la cohabitation des pêcheurs riverains, un épisode qui confirme le caractère innovant – inauguré par les accords intervenus en 1839 – de la cohabitation des pêcheurs dans ce secteur étroit, à la ressource abondante et diversifiée, exploitée par plusieurs centaines de navires. La problématique se posant aux personnes et instances chargées de le faire appliquer repose sur le fait qu'il s'agit à la fois de s'affranchir de contraintes territoriales fortes à savoir la frontière entre deux États et d'en instaurer d'autres faisant référence au registre socio-économique. On peut estimer, que mis à part quelques points particuliers, les dispositions prises en matière d'accès réciproque donnent satisfaction aux professionnels. Mais des inquiétudes demeurent en ce qui concerne l'efficacité de l'arsenal juridique nécessaire pour constituer la baie de Granville en secteur autonome. La difficulté pour que cette volonté, que l'on peut estimer largement consensuelle, se concrétise, tient notamment au fait qu'elle se trouve contrariée par les empilements et imbrications juridiques des dispositions et des droits nationaux et européen. L'appropriation de l'espace passe bien par une appropriation juridique répondant à cette complexité. Par rapport à cette question fondamentale, les inévitables divergences de vues qui surviennent parfois entre corps institutionnels, nationalités, comités professionnels ou différents métiers apparaissent désormais, au vu de l'évolution des mentalités à l'intérieur du comité, plus comme des péripéties que comme des fractures irréductibles.

2. Pêche et hydrocarbures autour de Saint-Pierre-et-Miquelon

En matière de perspectives économiques, l'année 1992 est catastrophique pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Au mois de juin, le tribunal arbitral de New York rend une décision qui attise le ressentiment d'une part contre le Canada, perçu en la matière comme une entité hostile attachée à la perte de l'archipel, et d'autre part envers la France accusée de brader ses intérêts. Au mois d'octobre suivant, l'annonce d'un moratoire canadien de deux ans sur la pêche à la morue porte un deuxième coup à la pêche française autour de l'archipel. Celui-ci se retrouve pris au piège d'une dépendance économique quasi totale, mis en situation de ne compter que sur les subsides que la métropole assure sous forme de transferts financiers de différentes natures, salaires d'une fonction publique nombreuse et subventions d'équilibre notamment. La communauté a donc perdu ses illusions sur l'extension d'une ZEE suffisamment vaste pour disposer de larges marges de manœuvre dans deux grands secteurs économiques, l'un – la pêche – multiséculaire, et l'autre - les hydrocarbures – encore au stade des promesses. En ce qui concerne la première, l'étroitesse de la ZEE décidée à New York, dont une bonne partie se trouve dans les eaux inexploitable du chenal laurentien, plus le fait qu'il n'y a plus moyen de faire valoir des droits historiques au-delà puisque la pêche à la morue est désormais interdite partout dans les eaux canadiennes, conduisent à une perspective totalement bouchée. La seconde concerne les gisements d'hydrocarbures, à propos desquels nous avons déjà évoqué les gesticulations que les présomptions les concernant ont déclenchées entre les deux pays dans les années soixante (*cf.* p. 426-427). Toutefois la taille et la forme de la ZEE ne sont pas en l'occurrence aussi rédhibitoires que dans le cas de la pêche. Aussi étroite soit-elle, il est possible sinon probable qu'elle tranche des gisements et que la France ait alors son mot à dire. Après 1992, les négociations peuvent reprendre puisque l'arbitrage de New York constituait un préalable à toute exploration et éventuelle exploitation au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon.

2.a. La pêche après 1992 : une gestion transfrontalière de la pénurie

Il n'est pas surprenant que la période qui suit les deux décisions de 1992 soit marquée par des manifestations d'hostilité à Saint-Pierre-et-Miquelon, alors que du côté des voisins canadiens la satisfaction que l'on a pu momentanément tirer du règlement du différend ne dure pas, dans la mesure où l'on est également touché de plein fouet par le moratoire fédéral.

C'est une époque où l'on « ferme des villages⁹⁴ », et où des quantités d'autres s'enfoncent dans une crise socio-économique d'une exceptionnelle gravité. La mobilisation sur l'archipel prend une forme que l'on a déjà rencontrée, celle de l'action spectaculaire associant marins et élus, lesquels, à bord des chalutiers *Goélette* et *Marmouset*, vont délibérément pêcher illégalement en janvier 1993 dans les eaux canadiennes. La suite prévisible des événements – arraisonnement, inculpations et déplacement aérien de nombreux Saint-Pierrais et Miquelonnais vers Saint-Jean de Terre-Neuve pour apporter un soutien aux inculpés - vise à faire pression sur le gouvernement français dont les démarches entreprises auprès du Canada s'avèrent sans résultat. Ce volet diplomatique s'accompagne de menaces de représailles économiques puisqu'à Saint-Pierre-et-Miquelon on envisage de fermer la partie française du gisement de pétoncles aux pêcheurs canadiens, mettant ainsi en grand danger les deux usines de transformation employant environ 400 personnes dans la petite ville de Grand Bank, située dans la péninsule de Burin. Ce climat délétère conduit les gouvernements canadien et français à conclure à la fin de l'année 1994 des accords de coopération régionale, composés de deux parties, l'une s'attachant à créer les conditions d'une diversification de l'économie de l'archipel en s'appuyant sur le voisinage canadien (*cf.* p. 341 et suiv.), l'autre définissant l'effort de pêche transfrontalier, ceci jusqu'à une renégociation programmée en 2007. Souvent considéré avec la plus grande circonspection sur l'archipel, l'accord de 1994 reprend cependant en matière de pêche le principe de la déconnexion entre les limites des territoires nationaux et celles des espaces soumis à des enjeux économiques.

Le volet pêche des accords de coopération régionale de 1994

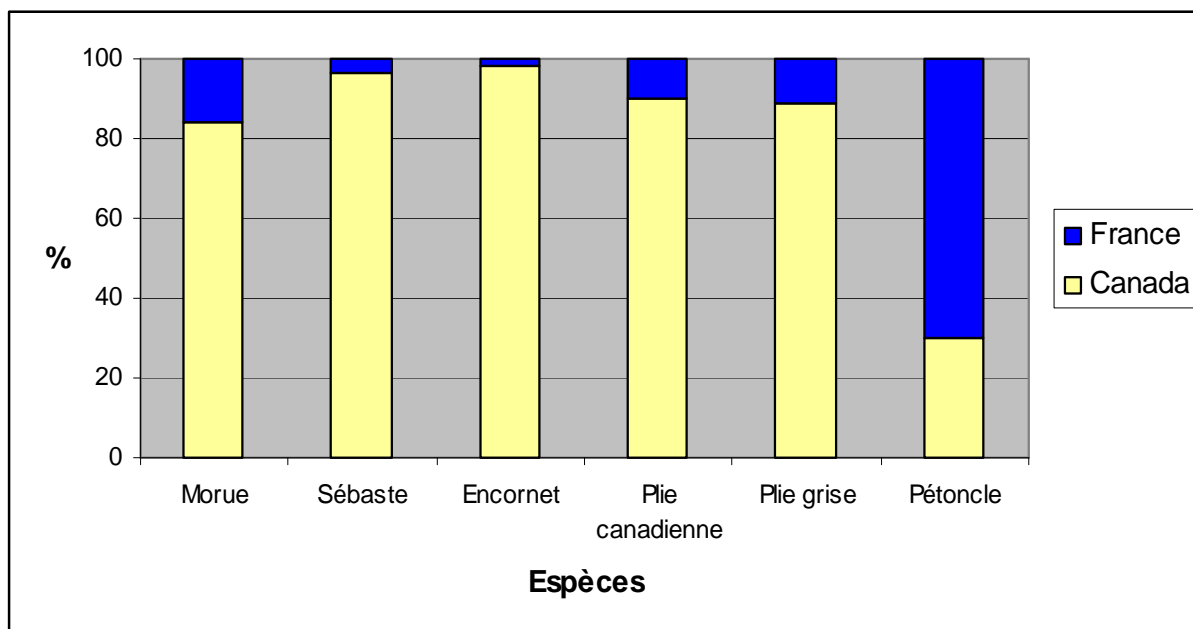
Le document de référence⁹⁵ prévoit les conditions d'une ouverture réciproque de ses eaux à la partie adverse. Dans son préambule et même dans son titre, il s'inscrit explicitement dans la filiation des accords de 1972, ce qui ne saute probablement pas aux yeux des acteurs de la filière pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon. En novembre 1994, est donc signé ce texte qui fixe les droits réciproques de chaque partie, en majorité dans le sous-secteur OPANO du 3Ps, dans lequel se trouvent compris l'archipel et la plus grande partie de sa ZEE. Un comité consultatif – dont nous verrons plus loin la composition, le fonctionnement et les attributions – est créé. La pierre angulaire de l'accord repose sur la fixation de TAC pour un nombre

⁹⁴ Expression employée sur Radio Canada par le journaliste québécois Sébastien Perron le 24 avril 2003 (www.archives.radio-canada.ca) à propos des conséquences du moratoire de 1992 à Terre-Neuve.

⁹⁵ *Procès-verbal d'application de l'accord relatif aux relations réciproques entre la France et le Canada en matière de pêche du 27 mars 1972.*

défini d'espèces, auxquels s'applique un pourcentage respectif immuable puisque inscrit dans le texte.

Figure 35 : Parts annuelles françaises et canadiennes des TAC de stocks du 3Ps⁹⁶



Source : Accords de 1994

L'élément le plus important de cet accord concerne le redémarrage de la pêche à la morue, interrompue depuis 1992. A partir de 1997, les quotas varient annuellement entre 1 560 et 3 120 tonnes, sauf en 1999, année particulière dans la mesure où d'une part les TAC étaient passés – trop brutalement selon l'avis de certains scientifiques⁹⁷ - de 10 000 tonnes en 1997 à 30 000 tonnes en 1999, et que d'autre part la période de référence s'est cette année-là étalée sur quinze mois⁹⁸. Ces chiffres sont à comparer avec les apports antérieurs à 1992 qui ont pu parfois s'élever à plusieurs dizaines de milliers de tonnes par an⁹⁹.

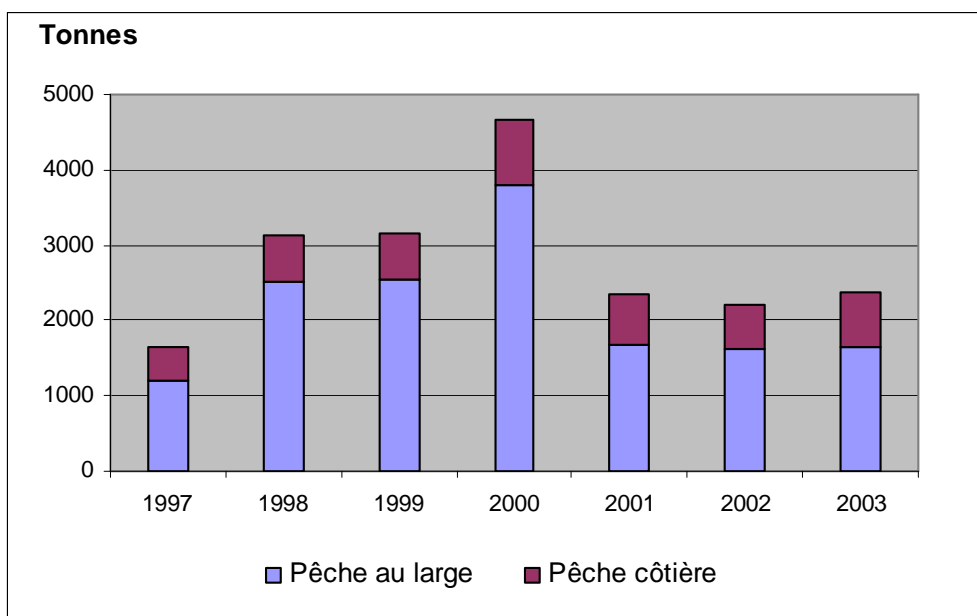
⁹⁶ Les prises peuvent indifféremment être effectuées dans les secteurs canadiens et français du 3Ps.

⁹⁷ Si la quantité de morue adulte était alors satisfaisante, il s'est vite avéré que le recrutement – régénérescence des stocks par l'arrivée de jeunes adultes - ne se faisait pas.

⁹⁸ Afin de prendre ensuite en compte la période 1^{er} avril – 31 mars, plutôt que l'année civile, ceci dans un souci de cohérence quant à la fermeture annuelle en période de ponte.

⁹⁹ C'est le cas en 1986 où la pêche industrielle française a relevé 25 592 tonnes de morue dans le 3Ps (*Mémoire français*, extrait des études du groupe de travail franco-canadien relatif à l'évolution du stock de morue dans le 3Ps, repris par Bélorgey, *op. cit.*).

Figure 36 : Prises de morue enregistrées sous quotas français dans le 3Ps (1997-2003)



Source : Évaluation du stock de morue (*Gadus Morhua*) de la sous-division 3PS de l'OPANO en octobre 2004 - Secrétariat canadien de consultation scientifique.

Ce montant est obtenu en appliquant au TAC établi par la commission mixte un pourcentage de 15,6 %. Il est précisé dans l'accord que ce chiffre est « supérieur au pourcentage annuel moyen de la biomasse de morue du 3Ps dans les eaux françaises au cours des dernières années ». A celui-ci, estimé à 8,8 %, la France se voit ajouter un bonus de 6,8 % pour compenser le fait qu'elle ouvre ses eaux à une exploitation du gisement de pétoncles par des pêcheurs canadiens. On doit bien dire la France et non les pêcheurs français car 70 % des quotas alloués à la France sont, en l'absence d'armement français susceptible de les exploiter¹⁰⁰, pêchés par un navire industriel canadien tenu de livrer sa pêche à l'usine d'*Interpêche* de Saint-Pierre. Depuis la reprise de 1997, celle-ci travaille avec la société canadienne *National Sea Product* dont les navires sont basés à Lunenburg en Nouvelle-Écosse. Cette situation révèle crûment l'extinction de la pêche industrielle française dans la région des bancs de Terre-Neuve et du golfe du Saint-Laurent ainsi que la volonté de maintenir coûte que coûte une activité même partielle à l'usine de transformation, seul établissement industriel de l'archipel. Cet arrangement assure pour cinq mois par an un

¹⁰⁰ Les navires d'*Interpêche* sont vendus après le moratoire. Il est apparu non viable économiquement, dans un contexte incertain et déprimé, d'armer un grand chalutier pour uniquement pêcher les quotas français de morue dans le 3Ps. La solution canadienne a donc représenté un pis aller dans la mesure où le navire canadien pouvait le reste de l'année exploiter d'autres quotas dans son aire régionale.

emploi à environ 75 personnes, soit quatre à cinq fois moins qu'avant 1992. Les 30 % restants, soit quelques centaines de tonnes, sont réservés à la pêche artisanale de l'archipel, ou sont à défaut pêchés par des bateaux canadiens. Le rythme de la collaboration entre les pêcheurs canadiens et les transformateurs français est ainsi décrit par le directeur de l'usine saint-pierraise :

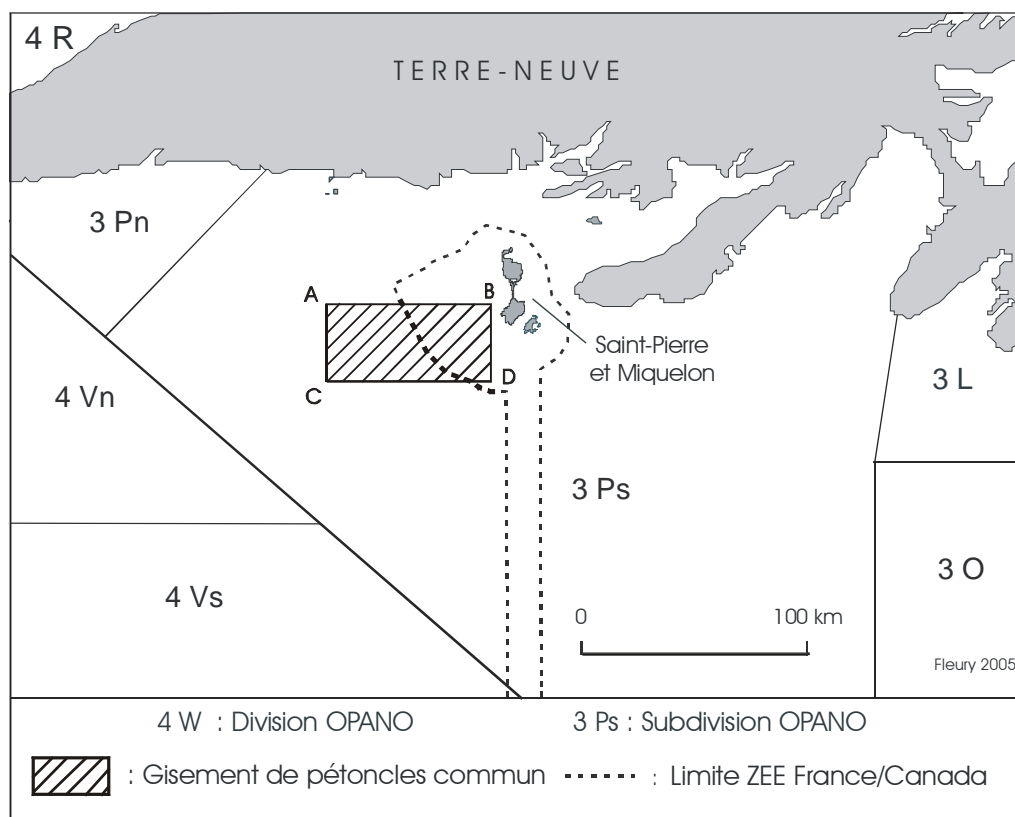
« Les Canadiens subissent eux aussi les quotas et sont donc bien contents de travailler pour *Interpêche* qui ne gère ni les bateaux ni l'équipage mais a cependant pu faire embarquer deux Saint-Pierrais. Les livraisons sont régulières. (...). Les équipages sont de quinze hommes. Le bateau livre le lundi, l'équipage canadien prend l'avion Saint-Pierre/Halifax, passe trois jours en Nouvelle-Écosse et reprend le bateau le vendredi. Il y a sept heures de route et on pêche en 30-36 heures. La mer est très dure. Les creux de 10-12 mètres ne sont pas rares. »

(François Pain, directeur d'*Interpêche*, entretien du 3 février 2002)

La mise au pot commun du 3Ps concerne également le sébaste*, l'encornet*, les plies grise et canadienne et le pétoncle*. Les quotas alloués à la France pour les quatre premières espèces – 3,6 % pour le sébaste, 1,5 % pour l'encornet, 10 et 11,5 % pour les deux sortes de plie - sont bas et ne peuvent pas être considérés comme des recours dans un contexte aussi déprimé, et ceci d'autant plus qu'ils s'appliquent à des espèces que les conditions de l'accord rendent peu accessibles, si l'on en croit deux capitaines de pêche saint-pierrais sollicités en 1994 par le Conseil général pour donner leur avis¹⁰¹. Ceux-ci dénoncent par exemple le fait que le sébaste ouvert à la pêche dans le 3Ps a toujours été de trop petite taille pour y être correctement exploité, contrairement au 4Vs, zone plus appropriée mais à l'accès non autorisé. Les prises de sébaste culminent à 638 tonnes en 1998 pour tomber ensuite à moins de 300 tonnes trois ans plus tard. Les autres espèces cumulées, plies et encornet ne représentent bon an mal an que quelques dizaines de tonnes. Quant au pétoncle, il fait l'objet d'un dispositif spécial avec la constitution d'une zone rectangulaire transfrontalière ABCD.

¹⁰¹ Analyse du projet d'accord franco-canadien par les capitaines de pêche Paolo Briand et Jean-Luc Derouet daté du 21 novembre 1994.

Carte 47 : La « boîte à pétoncle » chevauchant la limite entre ZEE canadienne et française



Source : Accords de 1994

Mais ce gisement, sur lequel on comptait à Saint-Pierre-et-Miquelon en tant que seule ressource halieutique monnayable de la ZEE française, se tarit brusquement au moment même de la finalisation des accords. Ainsi dès 1994 sur un quota disponible de 3 000 tonnes, seules 100 ont pu être pêchées. Alors que les hommes politiques sont enclins à voir là une conséquence d'une surpêche par les Canadiens – quand le mot plus polémique de « pillage » n'est pas employé –, des avis scientifiques mettent plutôt en avant la prédation de l'étoile de mer. Quoi qu'il en soit, l'organisation de l'accès réciproque aux eaux adverses, incontestablement pris en compte si l'on se tient strictement au niveau du principe, souffre d'un certain nombre de caractères limitants. Il est fait, notamment par le canal des élus de Saint-Pierre-et-Miquelon, un ensemble de reproches aux négociateurs français touchant aux éléments évoqués plus haut¹⁰². Ils précisent par exemple que les concessions faites aux

¹⁰² Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon, *Avis N° 8-94 du 23 novembre 1994 sur les projets d'Accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Canada relatif au Développement de la Coopération Régionale entre la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon et les Provinces Atlantiques Canadiennes*.

Canadiens dans le rectangle ABCD – devenues de toute façon caduques suite à la quasi disparition de l'espèce - sont beaucoup trop importantes dans la mesure où cette espèce, se concentre alors « selon des sources fiables » à 85 % dans le secteur français du rectangle, dans un rapport qui s'est détérioré du côté canadien précisément en raison de l'« exploitation intensive » qui y aurait été pratiquée. La contrepartie canadienne – bonus de 6,8 % sur les TAC de morue – apparaît appliquée à une pêcherie désormais trop menacée par la politique de conservation canadienne pour procéder d'un principe de concession équilibrée. En ce qui concerne précisément l'accord sur la morue, les élus stigmatisent la faiblesse des quotas attribués à la France, notamment dans le golfe du Saint-Laurent. En outre, la possibilité offerte aux Canadiens de pêcher 70 % des quotas français du 3Ps obère selon eux toute possibilité d'amener un armement local à la rentabilité avec les 30 % restants. Les dispositions concernant le 3Ps sont complétées par des accès à d'autres secteurs OPANO.

Tableau 31 : Parts de TAC allouée à la France hors 3Ps

Espèces	Secteurs	Part (en %)
Morue	4RS, 3Pn, 4TVn	2,6
Flétan du Groenland	2	3,5
Grenadier	0	30
Sébaste	3O	15
Merlu argenté	4VWX	2
Encornet	3 + 4	1,5

Source : Accords de 1994

Ces quotas hors 3Ps, plus lointains donc¹⁰³, ne sont pas exploités dans la mesure où ils sont, si l'on en croit les acteurs de la filière interrogés, inaccessibles vu la structure armatoriale de l'archipel. Ainsi à *Interpêche* on considère que ceux du golfe (4R) ne peuvent pas être pêchés en raison de l'encadrement canadien qui limite la taille des navires, le tonnage

¹⁰³ Les meilleurs secteurs de pêche du 3Ps se situent sur le banc de Saint-Pierre soit relativement proches de l'archipel (cf. carte 9 p. 134).

hebdomadaire et le nombre d'hameçons. Ces mesures s'appliquent aussi bien aux riverains canadiens du golfe qu'aux pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon, mais semblent représenter pour ceux-ci des contraintes incompatibles avec la rentabilité d'un déplacement aussi loin de leur base. Les propositions d'échanges de quotas, qui auraient pu permettre à la pêche artisanale de bénéficier d'opportunités dans les eaux canadiennes à proximité de l'archipel en échange d'un renoncement aux quotas alloués dans des secteurs éloignés (4RS, 3Pn, 4 TVn, 3O, 4VWX, voire très éloignés (O), n'ont jamais trouvé d'écho favorable du côté du Canada. L'emploi de l'expression de « quotas de papier » apparaît donc en l'occurrence adapté. Ces éléments minimisent la portée d'un accord qui d'une part s'affiche explicitement dans la prise en compte des droits historiques et d'autre part contient des dispositions notamment en matière de contrôle réciproque qui dénotent une volonté de gestion transfrontalière. Le conseil consultatif représente l'interface chargée de réguler à travers l'accord les relations entre les voisins.

Le conseil consultatif

L'article II du procès-verbal de l'accord de 1994 définit la mise en place d'un conseil consultatif, « constitué de représentants des autorités compétentes de chacune des Parties en matière de gestion des ressources halieutiques¹⁰⁴ ». Plusieurs éléments nous paraissent devoir être relevés le concernant. Le fait que cette instance de gestion transfrontalière se réunit une fois par an, alternativement à Paris et à Ottawa montre selon nous que l'on ne se trouve pas ici dans le registre de la proximité, contrairement à ce que l'on a pu noter pour le Conseil Consultatif Mixte de la Baie de Granville. Il est à cet égard intéressant de constater que la présence de pêcheurs n'a pas été jugée nécessaire. Du côté canadien, ceux-ci sont associés en amont au sein du Conseil pour la Conservation des Ressources Halieutiques (CCRH) qui regroupe douze membres issus soit de l'industrie de la pêche soit des sphères scientifique et universitaire. Cet organisme fédéral, très orienté sur le long terme, fait des recommandations au ministre des Pêches et Océans en se basant entre autres sur des consultations auprès des différents acteurs de la filière. Le CCRH représente une autorité, qui, si elle n'a officiellement rien à voir avec le conseil consultatif, balise, selon des sources françaises, les positions des membres canadiens de ce dernier. Du côté français, les pêcheurs ne sont à notre connaissance pas sollicités pour donner leur avis, tout au moins dans le cadre d'une instance officielle. Il est vrai que l'accord, qui a figé pour dix ans toute évolution, en gravant dans le marbre les parts respectives de quotas, ne laisse pas de marges de manœuvre à la négociation. Pour fixer les

¹⁰⁴ Art. II, par. 1.

TAC, le travail préparatoire est du domaine exclusif des scientifiques. Ainsi, en ce qui concerne la morue, un groupe de travail composés de plusieurs experts du *Department of Fisheries and Oceans* de Saint-Jean de Terre-Neuve, auquel est associé un chercheur d'IFREMER, établit en octobre de chaque année un document destiné à servir de référence à la réflexion sur l'état du stock de morue du 3Ps. Ce rapport se réfère lui-même à une campagne d'évaluation effectuée en mer au mois d'avril précédent par un navire canadien, sur lequel est embarqué un scientifique français, en l'occurrence le responsable de la station locale d'IFREMER. Le conseil consultatif apparaît donc en ce qui concerne la morue - qui constitue de loin le principal dossier – largement comme une chambre d'enregistrement des recommandations du groupe de travail. Cependant ce rôle, que l'on peut considérer comme passif, est tenu par une assemblée dont les membres se situent à un niveau administratif élevé.

Tableau 32 : Composition du conseil consultatif franco-canadien réuni les 23-24/03 2004 à Paris

France	Canada
Directeur-adjoint des Pêches Maritimes, chef de délégation	Directeur général des Affaires Internationales au ministère des Pêches et Océans (MPO), chef de délégation
Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon	Directeur général du secteur des sciences au MPO à Terre-Neuve
Vice-Président du Conseil Général de Saint-Pierre-et-Miquelon	Directeur de la gestion des ressources au MPO à Terre-Neuve
Chargé de mission au Secrétariat Général de la Mer	Conseiller à la direction des Affaires Internationales au MPO
Chef du bureau es Relations Internationales au ministère de l'Outre-mer	Membre de la section du droit des océans au ministère des Affaires étrangères
Chef du service des Affaires Maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon	Source : IFREMER
Chargé de mission à la direction des Pêches Maritimes	
Chercheur IFREMER métropole	
Chercheur IFREMER Saint-Pierre-et-Miquelon	

La différence dans le nombre de membres de chaque partie peut s'expliquer par le fait qu'il y a moins de Canadiens présents lorsque la réunion se déroule à Paris. D'une manière générale, la souplesse prévaut dans la composition des délégations, largement laissée à la discrétion des responsables. La lecture de compte-rendu de réunion ainsi que le recueil de

témoignage de personnes y participant permet de dégager quelques tendances. Tout d'abord, sur la forme, la courtoisie qui prévaut au cours des débats, comme celle d'ailleurs mentionnée par les scientifiques français concernant l'ambiance de travail avec leurs collègues canadiens, tranche avec l'âpreté voire la violence des discours parfois tenus par ailleurs, dans lesquels peuvent - à Saint-Pierre-et-Miquelon comme à Terre-Neuve - se mêler sur fond de méfiance, procès d'intention et stigmatisation de comportements avérés ou supposés tels.

On peut cependant percevoir une divergence dans la mise en avant des priorités. Celles-ci sont à coup sûr très orientées vers la conservation de la ressource du côté canadien, alors que l'on met davantage l'accent sur la pérennité de l'activité de la filière du côté français. Il s'agit cependant d'un point de vue global – exprimé par le recours conventionnel aux expressions « la partie française » ou « la partie canadienne - qui ne peut pas rendre compte des dissensions internes qui pourraient apparaître si par exemple des pêcheurs de la côte sud de Terre-Neuve étaient associés au débat. C'est ainsi que la partie canadienne précise par exemple que des mesures techniques

« comportant de solides mesures de conservation, sont nécessaires afin de minimiser les risques inhérents associés à un TAC de 15 000 tonnes de la morue du 3Ps¹⁰⁵. »

Le choix des mots « minimiser », « risques », révèle une volonté à peine voilée d'exprimer une réticence à se rendre aux désirs de la partie française qui, de son côté, si elle reconnaît volontiers

« l'importance de fixer des mesures de gestion pour la pêche de la morue dans le 3Ps qui soient en cohérence avec les objectifs légitimes de la protection de la ressource »

souhaite cependant que cet objectif se fasse « sans pour autant créer des contraintes inutiles pour l'activité des pêcheurs ».

On peut émettre l'hypothèse que la présence française dans le 3Ps constitue un élément de nature à maintenir les quotas à un niveau plus élevé que si les Canadiens étaient les seuls à décider. Le TAC de 15 000 tonnes, reconduit depuis 2001 constitue un pivot dont on maximalise ou minimalise la dangerosité sur la conservation de la morue dans le 3Ps selon

¹⁰⁵ Cette citation et celles qui suivent dans ce paragraphe sont extraites sauf avis contraire du compte-rendu de la réunion qui s'est tenue à Paris les 13 et 14 mars 2004.

que l'on soit du côté canadien ou français. Cet échange feutré illustre à coup sûr les différences de position politique entre les deux parties. S'il n'est pas question d'écrire ici que la conservation de la ressource ne constitue pas une préoccupation du côté de Saint-Pierre-et-Miquelon, elle n'en constitue pas l'élément dominant du discours. Toujours dans le même registre, et même si la pêche à la morue du 3Ps a échappé, contrairement à celles du golfe du Saint-Laurent et de l'est de Terre-Neuve, à un second moratoire en 2003, les Canadiens ont informé les Français que la morue de l'Atlantique, incluant donc la morue du 3Ps, a été évaluée par le COMité sur la Situation des Espèces en Péril Au Canada (COSEPAC), organisme qui a classée l'espèce comme étant « menacée ». L'assertion selon laquelle le Canada s'était engagé à consulter la France avant de procéder à toute recommandation découlant de ce classement n'a pas vraiment rassuré la partie française sur un dispositif qui « soulève nombre de questions et une forte inquiétude sur des mesures qui pourraient radicalement mettre en cause les activités de pêche ». En outre on s'inquiète du côté français des interférences entre des mesures internes au Canada et les clauses d'un traité international. Dans ces différences d'approche transparaît la nature fondamentalement divergente des rapports de forces internes entre d'une part le côté français où la pression locale conduit les responsables de l'administration à viser le niveau supérieur du possible en l'état incertain de la ressource, et d'autre part le côté canadien où l'on n'apparaît « pas gêné de faire souffrir ses communautés de pêcheurs¹⁰⁶ ».

Explorer les systèmes spatiaux, en s'intéressant ainsi au fonctionnement des instances qui les régulent, expose à une proximité temporelle révélatrice de ruptures événementielles plus ou moins imminentes. Ce risque que nous avons choisi d'assumer s'illustre dans les deux secteurs économiques qui concernent Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour la filière pêche, l'échéance de 2007 apparaît particulièrement cruciale. L'accord de 1994 sera alors remis à plat. Des interrogations existent par exemple quant au niveau de souplesse auquel se situera le Canada par rapport au classement de la morue comme espèce menacée ou sur la position qu'il adoptera à propos des quotas hors 3Ps non pêchés par Saint-Pierre-et-Miquelon. Par ailleurs, la question du crabe des neiges, espèce jusqu'alors non concernée par l'accord mais qui semble représenter une certaine marge de développement autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, est susceptible de mettre la France en position de demandeur. Une bonne appréhension de ces questions ne peut se faire qu'en prenant en compte des éléments se situant à d'autres échelons

¹⁰⁶ Propos qui nous a été tenu par un membre régulier de la délégation française.

géopolitiques. Sans aller cette fois-ci jusqu'à la référence aux ventes d'Airbus fréquemment évoquées sur l'archipel pour justifier les accusations de pusillanimité envers les gouvernements français dans les négociations d'avant 1992, des dossiers masqués peuvent interférer de façon négative ou positive. Dans ce dernier registre, la demande explicite du Canada dont la délégation « apprécierait le soutien de la France au nom de Saint-Pierre-et-Miquelon sur ces questions cruciales¹⁰⁷ » peut être interprétée comme une incitation à ne pas perdre de vue ce principe à la veille d'échéance importante pour l'archipel.

A cette phase d'attente de la filière pêche, système spatial déclinant, en correspond dans le même secteur une autre, à temporalité totalement opposée puisqu'elle s'applique à l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures qui n'en est d'un point de vue historique qu'à un stade juridique préparatoire.

2.b. La mise en place d'un cadre juridique transfrontalier pour les hydrocarbures

Depuis les années soixante, l'éventuelle présence de gisements d'hydrocarbures au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon a représenté une possibilité de diversification économique que l'on gardait à l'esprit sur l'archipel. Nous avons laissé cette question en suspens après le moratoire conclu en 1967 entre les deux pays. Quelques manquements au *statu quo* à propos de l'attribution de permis d'exploration avaient de temps à autre alimenté une chronique rendue presque étale dans l'attente de la décision arbitrale de la cour internationale. Le Canada l'avait fait entre 1967 et 1971. La France le fait à son tour en 1987 au grand mécontentement des autorités canadiennes¹⁰⁸ dans le contexte troublé des disputes sur les pêcheries, en attribuant un permis de cinq ans aux sociétés *Elf-Aquitaine* et *Total-Exploration* dans la zone alors réclamée par les deux pays. Mais c'est à la fin des années quatre-vingts dix que la question redevient vraiment d'actualité.

Le Canada, la France et les compagnies pétrolières

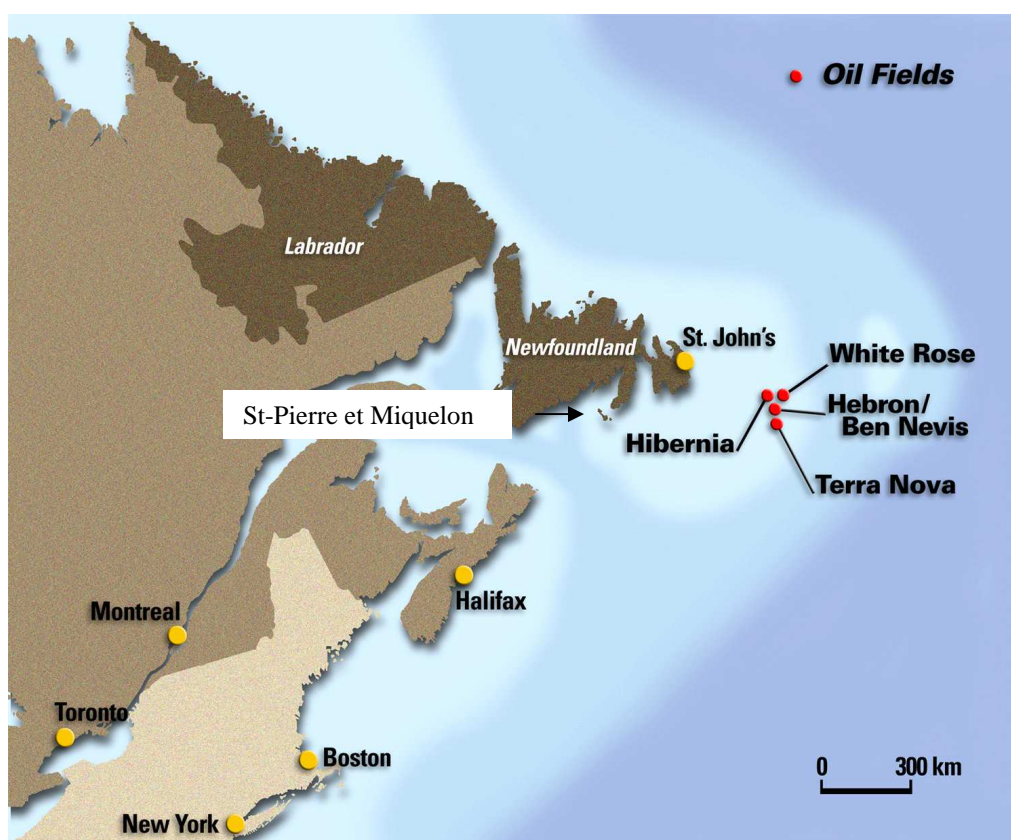
L'arbitrage de 1992 n'avait rien dit à propos d'éventuels développements économiques liés à une éventuelle présence de gisements d'hydrocarbures transfrontaliers. Ce

¹⁰⁷ Il s'agirait, dans le cadre de l'OPANO, où rappelons-le la France siège désormais au titre de Saint-Pierre-et-Miquelon, de soutenir des positions que le Canada tient manifestement à défendre fermement à propos de divers dossiers comme entre autres le plan de restauration du flétan noir, la prise de mesures de gestion pour le sébaste dans le 30 ou la question du respect des mesures de gestion décidée par l'OPANO (Réunion bilatérale en marge du conseil consultatif des pêches franco-canadien, les 12 et 14 mars 2004 à Paris.

¹⁰⁸ *Le Monde* du 11 juin 1987.

silence est considéré comme plutôt inhabituel¹⁰⁹, surtout dans la mesure où le sous bassin laurentien faisait depuis plusieurs décennies l'objet de suspicions de présence de dépôts pétroliers et/ou gaziers. Ce secteur situé au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon est en effet encadré par des champs en cours d'exploitation. Au nord-est, les installations regroupées d'Hibernia (1997), de Terra Nova (2002), d'Hebron/Ben Nevis (2004) et de Whiterose (2005) situées à environ 300 kilomètres à l'est de Terre-Neuve, produisent ensemble plusieurs dizaines de millions de barils par an.

Carte 48 : L'exploitation *offshore* des hydrocarbures au large de Terre-Neuve



Source : <http://en.wikipedia.org>

Par ailleurs, à 300 kilomètres vers le sud-ouest, le secteur néo-écossais de l'île de Sable (*cf.* carte 39 p. 443) a vu démarrer l'exploitation de très importants gisements de gaz en

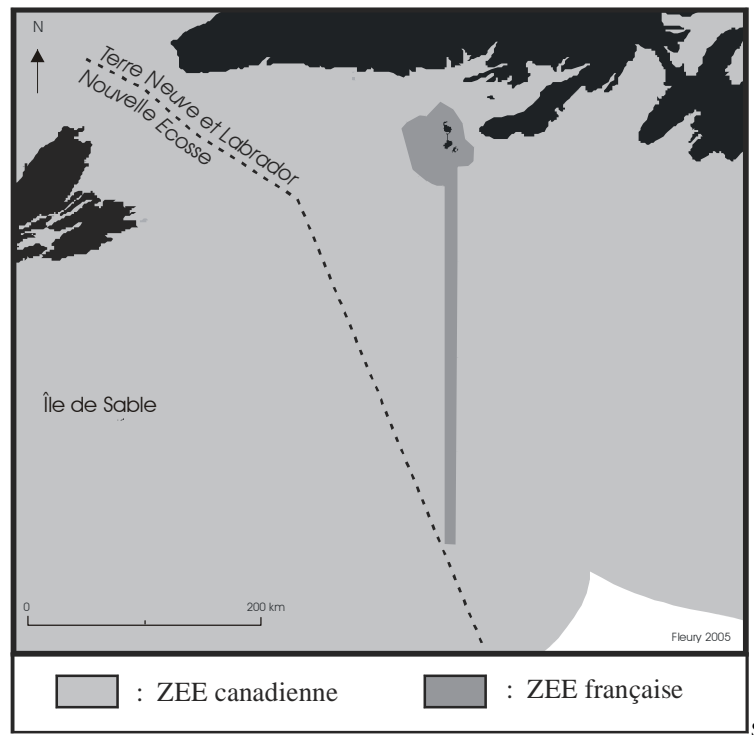
¹⁰⁹ Le traité entre l'Espagne et la France dans le golfe de Gascogne intègre par exemple cette question.

1999. Il s'agit de la plus importante opération industrielle jamais conduite en Nouvelle-Écosse et le premier champ canadien de gaz *offshore*.

On peut considérer qu'il y a trois blocs d'acteurs dans un contexte caractérisé par une frontière marine. Il s'agit des deux pays concernés, en l'occurrence le Canada et la France, ainsi que des compagnies pétrolières, qui se voient dans un premier temps attribuer des permis d'exploration par chaque partie, qu'ils sont à même d'honorer ou pas, et auxquels peuvent être associés d'autres sociétés en vertu de restructurations et d'associations. Dans le cas présent, la donne est encore compliquée par des situations particulières à l'échelon régional. Du côté canadien, une approche holiste, qui conduirait à se référer invariablement au Canada en tant qu'entité politique univoque, ne saurait rendre compte de la nature complexe des relations qui unissent d'une part pouvoir fédéral et provinces, et d'autre part provinces entre elles. Cette caractéristique, dont la question du Québec en tant que société distincte représente probablement le cas le plus emblématique, s'applique également aux enjeux économiques plus immédiats, en l'occurrence ceux concernant les hydrocarbures. Ceux-ci sont à même, dans un tout autre registre que les questions linguistiques ou constitutionnelles, de montrer les lignes de fractures de la confédération. En 1973, les provinces de l'Ouest canadien et en particulier l'Alberta avaient entamé un bras de fer avec le gouvernement fédéral en prétendant suivre le mouvement de hausse imprimé par l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) et par conséquent de l'appliquer aux autres provinces. A la fin des années quatre-vingts, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador relaient le conflit frontalier entre la France et le Canada dans la région en entamant une bataille juridique pour définir leurs limites provinciales marines à l'intérieur de la ZEE canadienne. Ce bras de fer est directement lié au partage des retombées économiques des éventuels gisements, manne financière en principe dévolue aux finances fédérales, mais qu'Ottawa accepte de partager au cours des années quatre-vingts, en négociant séparément avec chacune des provinces¹¹⁰. Saint-Pierre-et-Miquelon est d'ailleurs indirectement impliqué dans ce différend dans la mesure où Terre-Neuve-et-Labrador argue de sa présence « gênante » pour revendiquer une extension vers l'ouest. Le tribunal arbitral basé à Fredericton, capitale du Nouveau-Brunswick, lui accorde en 2001 partiellement raison, et en fait le seul voisin provincial de l'enclave française.

¹¹⁰ Article du *National Post* de Fredericton, Nouveau Brunswick, cité dans www.grandcolombier.com à la date du 23 novembre 2001.

Carte 49 : Limite provinciale marine entre Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador



Source : www.grandcolombier.com

Pour comprendre l'âpreté des discussions entre les deux provinces, il faut avoir à l'esprit les centaines de millions de dollars en jeu annuellement sous forme de *royalties* versées par les compagnies pétrolières en cas d'exploitation. Ces retombées sont d'autant plus attendues qu'elles doivent revenir à des régions - c'est vrai pour la Nouvelle-Écosse, ça l'est peut-être encore plus pour Terre-Neuve-et-Labrador - confrontées depuis plusieurs décennies à des crises majeures dans les secteurs traditionnels de leur économie, pêche bien sûr, mais également industries minières et forestières. Ces enjeux s'avèrent considérables à l'échelon de ces provinces relativement peu peuplées. Une étude établie en 2001 à la demande du Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon et destinée à faire le point sur les enjeux économiques liés aux hydrocarbures évoque le cas d'Hibernia. Selon ce document, le champ pétrolifère a généré en 1998, soit la première année complète d'exploitation, 299 millions de dollars canadiens de dépenses dont 191 millions ont été effectués à Terre-Neuve. L'exploitation a impliqué 189 sociétés locales et permis la création de 705 emplois dont 583 attribués à des ressortissants de la province. Le PIB de celle-ci a augmenté de 6,7 % soit 626 millions de dollars. Les retombées fiscales se sont élevées par ailleurs à 325 millions.

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, fort de son expérience inaugurée par le projet Hibernia initié dès 1975, a développé une expertise dans ses relations avec les compagnies pétrolières qui le place en position favorable pour négocier avec elles. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne Saint-Pierre-et-Miquelon. D'abord – et les services du ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie le reconnaissent – la France est novice en matière de procédure d'exploration de gisements marins dans un contexte frontalier. L'enjeu est crucial à Saint-Pierre-et-Miquelon où l'espoir d'une diversification économique majeure liée à l'exploitation d'hydrocarbures est à la mesure de l'effondrement de la pêche et du traumatisme que l'a suivi. Là encore le jeu parfois opaque et conflictuel des relations entre la métropole et la collectivité territoriale interdit toute approche simpliste. Ce dossier a fourni l'occasion aux diverses factions politiques de l'archipel de se livrer à de bruyantes polémiques et les procès en incompétence ne circulent plus seulement – et c'est une différence notable avec la pêche – de Saint-Pierre-et-Miquelon vers la métropole, mais parfois au sein de l'archipel lui-même. Selon un point de vue forcément plus distancié, il est une approche locale que l'on s'est efforcée de faire évoluer du côté des services de l'État. Car si l'on regroupe les parties prenantes en deux camps, un canadien et un français, puisque au-delà de ce qui vient d'être écrit sur la forte implication au niveau provincial, les traités sont du ressort des États, il existe un troisième groupe d'acteurs, à savoir les compagnies pétrolières. L'attitude qui a pu prévaloir à Saint-Pierre-et-Miquelon de les considérer avec méfiance, ou d'estimer d'emblée qu'il fallait leur « faire dépenser le plus d'argent possible¹¹¹ », est apparue, aux yeux des services français compétents plus fréquemment au contact avec le milieu industriel concerné, comme inadaptée et possiblement contre productive. Il n'est bien entendu pas question de faire ici de l'angélisme par rapport à des représentants de sociétés travaillant dans un secteur qui a fait les preuves de la dureté de ses pratiques industrielles. Mais il ne faut pas perdre de vue que ce sont d'abord les États et leurs collectivités qui sont demandeurs. Les enjeux sont comparativement beaucoup plus importants pour eux que pour l'opérateur, d'autant plus lorsque l'on n'en est qu'au stade des hypothèses et que les conditions d'une éventuelle exploitation ne répondent pas forcément aux critères de rentabilité *hic et nunc*. La donne en la matière peut évoluer très vite en fonction du prix de la matière première sur les marchés et des progrès techniques permettant une accessibilité meilleure à des gisements jugés antérieurement peu rentables. Mais le fait est que les acteurs politiques et économiques locaux ont en face d'eux des opérateurs qui sont en mesure d'investir des

¹¹¹ Expression employée par un fonctionnaire de haut rang d'un entretien à Saint-Pierre en février 2002.

sommes considérables, éventuellement pour ne rien trouver. Les déclarations que l'on a pu lire ça et là dès la fin des années quatre-vingts dix, qui laissaient transparaître une quasi certitude d'exploitation, se sont depuis heurtées à une logique économique propre à l'industrie pétrolière, confrontée au niveau élevé du coût de la phase exploratoire. Ainsi, la probabilité établie par la compagnie *ConocoPhillips* est, dans le secteur concerné, de l'ordre de « one in 10 to one in 15¹¹² ». Or, même s'il ne s'agit pas de brader ses intérêts, ce n'est probablement pas à ce stade qu'il est souhaitable d'instaurer un rapport de forces avec des opérateurs qui ont toute latitude - sauf engagement formalisé - de se retirer et d'aller investir ailleurs dans l'exploration. Une attitude probablement plus constructive consisterait plutôt à s'en faire des alliés, auprès desquels il serait profitable de faire valoir à quel point Saint-Pierre-et-Miquelon est bien placé et dispose d'atouts logistiques importants. La logique économique peut ainsi conduire les compagnies à faire pression sur le Canada pour assouplir son intransigeance quant aux procédures d'avitaillement des installations *offshore*. Les éléments de ce type d'approche moins crispée existent depuis l'annonce de la reprise des opérations d'exploration. Il consiste notamment à développer des actions de formation préparatoires, destinées à répondre aux éventuelles sollicitations en terme d'emploi de la part des compagnies pétrolières y compris au stade exploratoire. C'est dans ce sens que s'orientent les actions menées par l'AFC, dont le directeur exprime à la fois l'intérêt d'une telle démarche et les difficultés de sa mise en œuvre puisque

« il ne faut pas attendre pour montrer que l'on est aussi compétent que les Canadiens. Ceux-ci sont jaloux de leurs prérogatives, ils ne fournissent pas les informations nécessaires à la mise en place de stages. Les gens vont se former à Terre-Neuve car ici on n'a pas les infos. Il faut créer de la compétence locale en terme de formation¹¹³. »

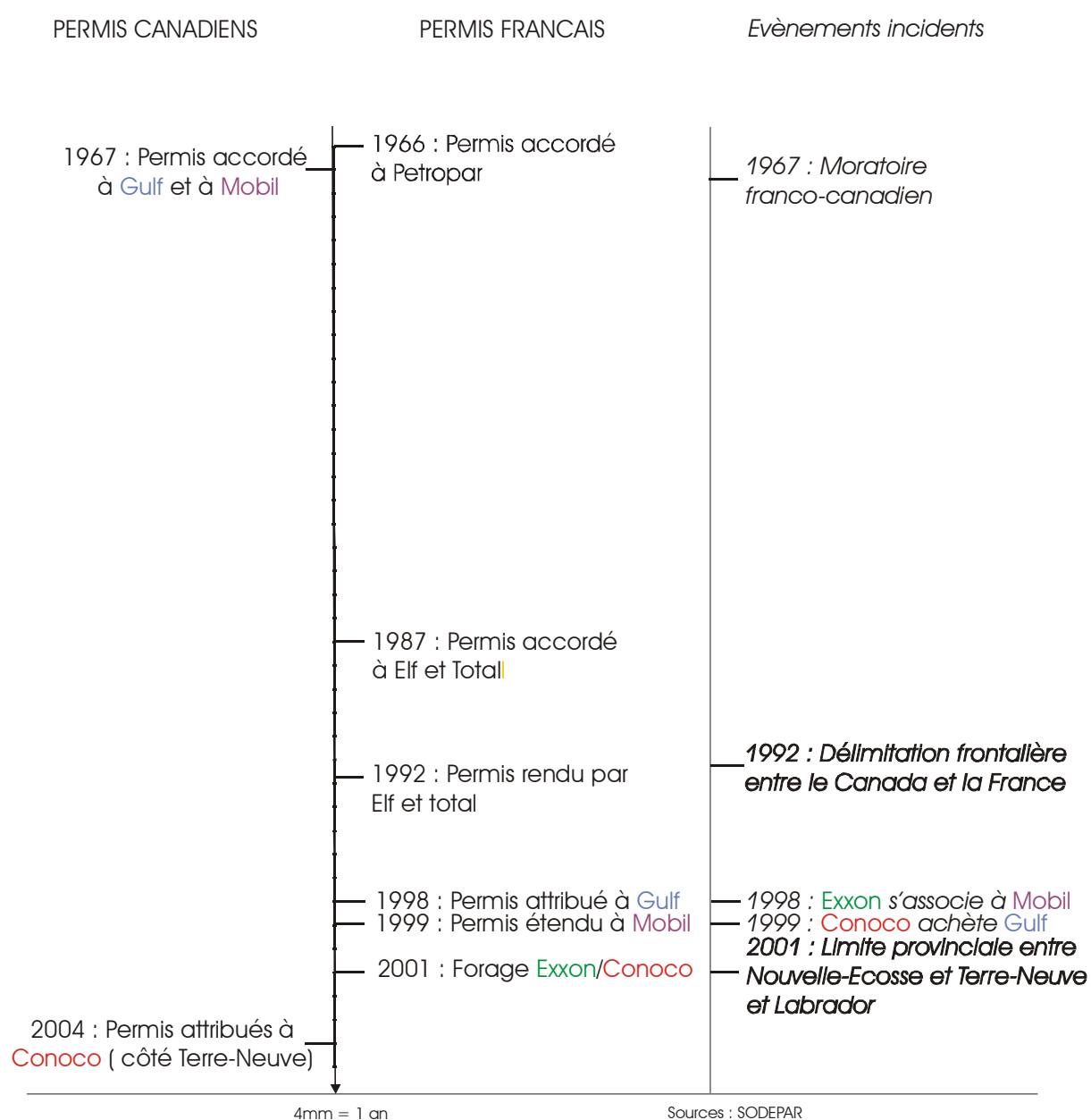
Quoi qu'il en soit, on en est toujours en 2005 dans ce secteur du sous bassin laurentien au stade de la suspicion de présence de dépôts de gaz et/ou de pétrole et personne ne peut affirmer que des *royalties* alimenteront à coup sûr un jour les finances de Saint-Pierre-et-Miquelon. Une évocation de l'historique des épisodes exploratoires du secteur ne permet en effet de dégager aucune certitude.

¹¹² « High risk, high potential » article de Craig Jackson, *The Telegram*, St John's, 22 novembre 2005.

¹¹³ Entretien avec Jean Hugonnard, directeur de l'AFC, le 6 février 2002.

Après la longue stagnation liée au moratoire franco-canadien de 1967, le règlement du différend entre le Canada et la France puis de celui entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador débloquent progressivement la situation. Les permis d'exploration peuvent alors être activés ou réactivés au fur et à mesure de l'établissement des limites territoriales.

Figure 37 : Chronologie de l'attribution des permis d'exploration dans le sous-bassin laurentien

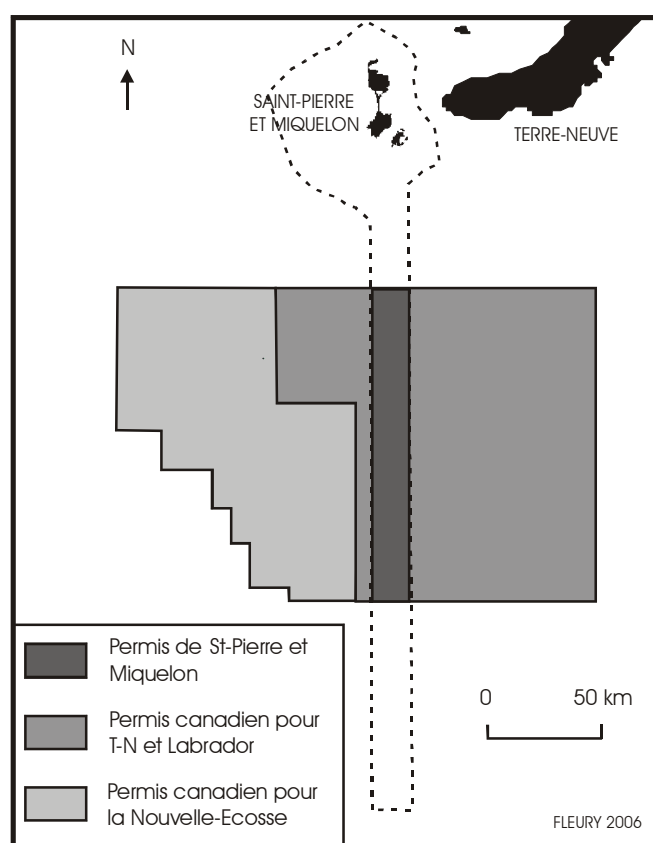


Du côté français, la société *Elf* se désengage dès novembre 1992 en prenant acte du fait que

« suite à la décision du tribunal international de La Haye (sic) sur ce litige, il est apparu que la zone d'intérêt du permis Saint-Pierre-et-Miquelon se trouvait dans sa quasi-totalité sous juridiction canadienne¹¹⁴ ».

Suite à ce désistement, la France reprend l'initiative en délivrant en 1998 un permis exclusif d'exploration, dit « permis de Saint-Pierre-et-Miquelon », à la compagnie *Gulf Canada Resources* pour une zone s'étendant sur 3 251 km².

Carte 50 : Les permis d'exploration à Saint-Pierre-et-Miquelon et autour (1998)



Source: Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon

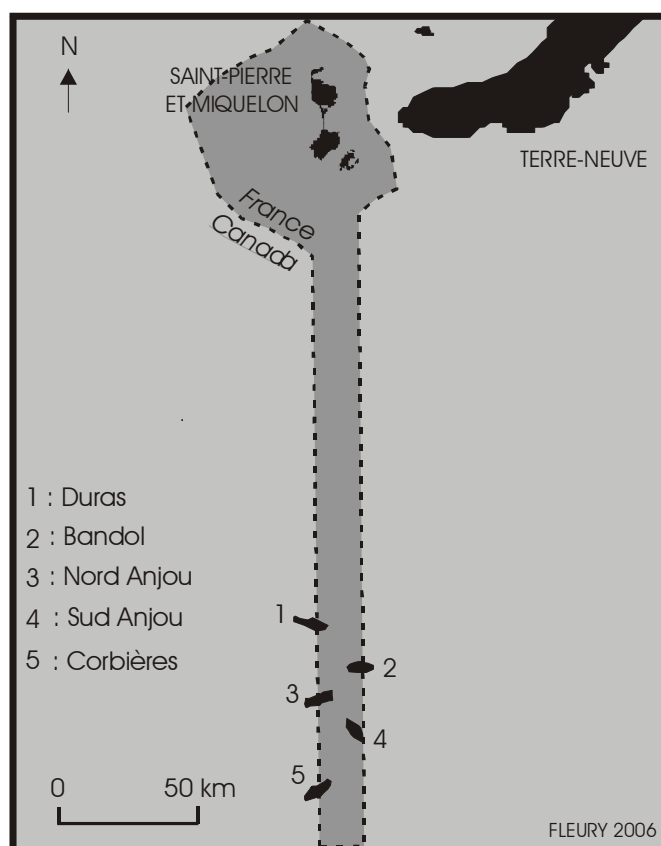
¹¹⁴ Courrier du directeur Europe/États-Unis de *Elf* au député de Saint-Pierre-et-Miquelon daté du 20 octobre 1995.

La compagnie désignée est tenue de procéder à un forage dans un délai de trois ans. L'année suivante, *Mobil Oil Properties* rejoint *Gulf*. Le nouveau venu étant par ailleurs associé à *Exxon* depuis l'année précédente et *ConocoPhillips*, associé à *Murphy Oil*, rachetant *Gulf* en 1999 (cf. figure 37 p. 510), ce sont deux opérateurs majeurs qui arrivent dans le sous-bassin laurentien, tant du côté français donc que du côté canadien où *Gulf* et *Mobil* sont titulaires de permis depuis 1967. Ce sont donc les mêmes compagnies qui traitent avec les deux pays. Dans un secteur industriel dont les intentions peuvent être plus ou moins masquées, il est difficile de savoir s'il s'agit d'un avantage ou d'un inconvénient pour telle ou telle partie. Toujours est-il que la situation évolue au fur et à mesure que les verrous territoriaux sautent. Le niveau très élevé des sommes mises en jeu conduit alors à des procédures graduelles d'exploration. Le coût d'un forage est ici de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'Euros. Le processus ne peut être que progressif, même si aucune opération de cet ordre n'est totalement inutile dans la mesure où elle fait progresser les connaissances technologique et géologique. Mais on peut estimer que ce bénéfice, souligné par les géologues, est davantage apprécié par eux que par les industriels. Le premier stade est donc celui des *leads*¹¹⁵. Ceux-ci sont initiés par la connaissance que l'on a des structures et des environnements géologique et géomorphologique de la région. On émet donc une hypothèse. Une campagne sismique d'exploration, échographie en deux dimensions menée par un navire spécialisé¹¹⁶, confirme ou infirme non pas la présence ou non d'hydrocarbures, mais définit plutôt une « zone d'intérêt ». Le deuxième stade, toujours à bord d'un navire, est celui de la délimitation plus précise qui débouche sur la définition d'un *prospect** 3D. En ce qui concerne le permis de Saint-Pierre-et-Miquelon, ces opérations ont lieu en 1998 et 1999. Elles permettent de localiser cinq *prospects* répondant aux critères de porosité de la roche. Ces formations sont donc considérées comme susceptibles de constituer des réservoirs de nature géologique à capter et retenir les hydrocarbures.

¹¹⁵ Mot dont la traduction pourrait en l'occurrence être « guide », « direction », ou, de façon plus extrapolée, « présomption ». Avec le terme de *prospect* on avance d'un cran dans la probabilité.

¹¹⁶ Cette méthode de prospection repose sur la propriété qu'ont les ondes mécaniques produites de subir des réflexions au contact de couches géologiques ayant des vitesses de transmission différentes (*Le projet d'exploitation des hydrocarbures à Saint-Pierre-et-Miquelon*, Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon). Il est à noter que cette technique a provoqué sinon des conflits d'usage du moins une inquiétude de la part des pêcheurs notamment terre-neuviens quant à leur impact sur la ressource halieutique (*The Telegram*. St John's, 22 novembre 2005).

Carte 51 : Les *prospects* identifiés dans la ZEE de Saint-Pierre-et-Miquelon



Source : Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon

Quatre des cinq prospects chevauchent franchement la délimitation territoriale entre la France et le Canada. Le premier forage de la zone a lieu comme prévu au cours de l'année 2001. C'est Bandol qui est choisi pour la première très grosse opération qui consiste en l'installation sur zone de la plate-forme *Glomar Grand Banks*, précisément à 96 milles marins au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon. L'archipel a ainsi vécu un avant-goût de l'impact que pourrait avoir le développement de cette industrie en accueillant la base *onshore*, permettant de gérer les stocks de marchandises utiles aux opérations de la plate-forme et à son ravitaillement de différente nature. Mais un réservoir* peut s'avérer de très belle qualité quant à l'indice de porosité de la roche mais ne contenir que de l'eau. C'est précisément ce qui s'est passé concernant Bandol. Si cette mauvaise nouvelle ne sonne pas définitivement le glas des espoirs pour l'archipel dans la mesure où il ne s'agit que d'une fausse piste, les résultats du forage de Bandol étirent notablement l'agenda. Parallèlement aux balbutiements du terrain, la mise en place d'un cadre juridique prend une place cruciale en raison de la situation

particulière créée par le contexte frontalier. Pour cet aspect là aussi un dispositif graduel en deux temps est mis en place. Le premier a consisté en la signature d'un accord-cadre entre le Canada et la France.

L'accord cadre de 2005¹¹⁷

La première phase, c'est ce qui se voit, ce qui apparaît au grand jour. On accorde des permis chacun chez soi, on procède à des campagnes sismiques d'information et éventuellement à des forages. D'un point de vue juridique, ces opérations se résument à un accord entre gouvernements et compagnies pétrolières. La deuxième phase commence lorsqu'il s'avère qu'un forage est susceptible de mettre en évidence un gisement transfrontalier. Il appartient donc aux États de prévoir les modalités d'information de l'autre partie. En mai 2005, après quatre ans de négociations, a donc été signé entre la France et le Canada un accord cadre, qui « ouvrira la porte à la relance d'activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures¹¹⁸ ».

L'accord cadre est d'abord un traité d'ordre général, un préalable standardisé. Celui-ci s'inspire largement des procédures définies par le Royaume-Uni et la Norvège dès les années 1970 à propos du champ d'exploitation d'hydrocarbures de Frigg en mer du Nord. Il est également redevable à la convention Espoo¹¹⁹. Cela peut être le cas par exemple lorsqu'un opérateur connaît des difficultés particulières lors d'un forage. Concernant plus précisément les gisements transfrontaliers, il ne s'agit pas de dévoiler les découvertes lorsque l'on est chez soi, mais bien de définir à quel moment précis on est tenu de déclencher les procédures d'information aux voisins. C'est le cas lorsque la mise en évidence d'accumulation débouche sur une présomption de se retrouver dans le sous-sol sous-marin de l'autre pays. Concernant les critères déclencheurs de l'accès réciproque aux informations, la France a réussi à faire admettre la prise en compte de la différence de nature entre la zone française, qui représente d'un point de vue régional l'entité du territoire français, et la zone canadienne proche qui ne

¹¹⁷ Si cet accord a été signé le 17 mai 2005, sa ratification par le Canada et la France ne devrait, en raison du parcours institutionnel interne inhérent à tout traité international, intervenir que vers la fin de 2006. Il n'est donc pas à ce stade en mesure d'être divulgué. La temporalité de ce document d'un grand intérêt dans le cadre de notre recherche s'appliquant notamment à décrire les mécanismes de transgression frontalière, ne nous est pas favorable. Nous devons cependant à l'obligeance de Carole Mercier, directrice du bureau des hydrocarbures au ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, d'avoir pu en saisir l'esprit et les enjeux les plus importants de la négociation entre les deux pays. La teneur de ce chapitre est largement alimentée par les points de vue et les précisions apportés par cette responsable du dossier.

¹¹⁸ Selon Pierre Pettigrew, ministre canadien des Affaires étrangères (*Bulletin de l'industrie pétrolière*, n° 10345 du 18 mai 2005).

¹¹⁹ Ville finlandaise où fut conclu en 1991 un accord multilatéral établissant les modalités d'information des gouvernements voisins lorsque sont en jeu dans un contexte frontalier des opérations pouvant amener à des risques pour l'environnement, les populations, les personnels impliqués.

représente qu'une infime partie de l'espace marin canadien. Du côté de Saint-Pierre-et-Miquelon, on donne certes de l'information sur une largeur d'un peu moins de vingt kilomètres, mais cela représente tout le territoire. Il y a là une différence qualitative, considérée par la France comme essentielle, que les Canadiens ont fini par reconnaître après avoir, dans un premier temps, seulement proposé de se plier à la même surface cumulée de part et d'autre de la ZEE française, soit environ dix kilomètres de chaque côté. Cela aurait signifié qu'un forage effectué à onze kilomètres et qui aurait donné des résultats positifs n'aurait pas déclenché de mise à disposition d'information vers la France. Celle-ci a finalement obtenu dix milles marins de chaque côté. Pour convaincre les Canadiens, les Français ont également invoqué le contexte géographique de la région. On s'éloigne certes de bassins connus – le plus proche étant celui de l'île de Sable à environ 300 kilomètres –, mais, en matière d'hydrocarbures, la donne peut varier fortement en fonction d'une part du prix et d'autre part des progrès techniques en matière d'exploration et d'exploitation. Ce qui ne paraissait pas rentable il y a vingt ans peut le devenir. Il peut donc être intéressant économiquement d'avoir une position ouverte sur une collaboration afin de créer des « complexes », ensemble de petites unités éloignées des champs principaux mais dont le développement conjoint permettrait d'optimiser les investissements. L'argumentaire français, outre la question de l'entité territoriale, s'est donc fait sur une base technique, mettant en évidence des paramètres communs très prégnants comme la rigueur des conditions climatiques, la grande profondeur d'eau et la situation ultra périphérique. Dans ce contexte difficile et par conséquent plus coûteux¹²⁰, il vaut donc mieux de toute façon se tenir au courant. L'argument du complexe a finalement vaincu les réticences canadiennes. En revanche, la France n'a pas réussi à faire valoir son point de vue à propos de l'avitaillement. Selon le code minier, seuls des navires français peuvent avitailler dans le cadre d'opérations effectuées sous permis français. Elle a essayé d'obtenir du Canada que, dans le cas d'un gisement transfrontalier sous permis français, il soit possible, pour des raisons techniques, d'installer la plate forme du côté canadien mais avec un avitaillement français. Le Canada a refusé en arguant du fait que cela brouillerait le jeu parfois conflictuel avec – et entre – les provinces, et que de surcroît il aurait fallu que la loi sur la cabotage soit rectifiée, ce qu'il n'a pas considéré comme envisageable.

¹²⁰ Selon Mark Gillis, directeur d'opérations pour la côte est de *Canadian Superior Energy Inc.*, « il en coûte entre 250 et 300 \$ la minutes, soit pour 24 heures 432 000 \$ pour forer et trouver du pétrole ou du gaz sur la côte est du Canada ». Il précise que « la seule région au monde où il est encore plus cher de forer est l'Arctique, où les coûts avoisinent les 550 \$. Par comparaison, au large de Trinidad-et-Tobago, il n'en coûte que 100 \$ la minute. » (*Halifax Herald* du 18 mai 2004).

Ces règles étant définies, si un forage confirme la présence d'hydrocarbures dans la roche réservoir visée, l'accord cadre de 2005 prévoit obligatoirement deux autres forages dans la même formation géologique avant de conclure à la mise en exploitation. Le stade suivant serait alors celui de l'unitisation du gisement, la transition entre la situation ressortissant de l'accord cadre de celle initiant un traité d'unitisation s'étant au préalable effectuée à travers la validation de l'hypothèse par un groupe de travail mixte franco-canadien.

Le traité d'unitisation

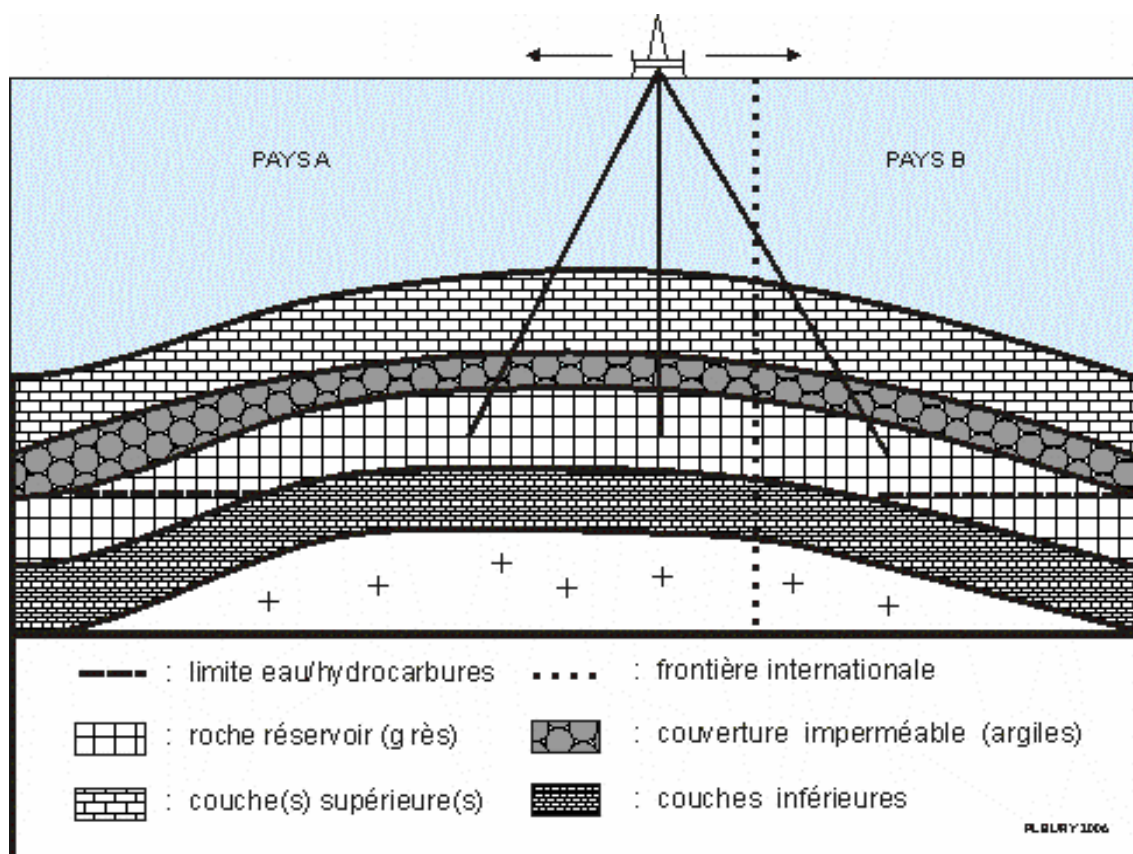
Nous sortons là du strict cadre du cas de Saint-Pierre-et-Miquelon, dans la mesure où, au stade où en sont les opérations, nous ne pouvons pas ici nous référer à un cas précis. C'est pour cette raison, également valable dans le cas de Trinidad, que nous nous en tiendrons en ce qui concerne l'unitisation à quelques généralités, des auteurs ayant largement exploré le sujet¹²¹. Car si d'un côté ce type de traité constitue un principe juridique universel destiné à adapter une activité économique à une imposition territoriale, il représente d'un autre côté un acte juridique sur mesure, spécifiquement adapté à un gisement chevauchant une frontière, définissant pour un cas précis les conditions et les contours de l'exploitation. La première phase consiste à évaluer l'accumulation de l'huile et/ou du gaz en place.

L'exploitation d'un gisement transfrontalier implique de savoir le plus précisément possible au préalable jusqu'où il s'étend et quel est le pourcentage que l'on peut attribuer à chaque pays, répartition qui sera ensuite répercutée en terme de *royalties*. S'il est par exemple défini que le partage des réserves* est de l'ordre de 80-20, les *royalties* suivront cette évaluation. Cette évaluation se fait grâce à des forages successifs qui permettent, en révélant la porosité de la roche réservoir à divers endroits, d'avoir une évaluation des volumes susceptibles d'être prélevés. L'évaluation et la répartition des parts respectives constituent des processus non figés pour lesquels sont prévues des clauses de revoyure pour affiner les calculs antérieurs. Une fois l'évaluation faite, un opérateur est désigné. Celui-ci ne tient alors plus compte de la frontière. Le gisement, qu'il doit dans l'intérêt de tous exploiter au mieux, est unitisé. La compagnie définit ensuite un plan de développement qui intègre notamment la position des différentes infrastructures. Comme dans la phase exploratoire, la graduation de l'investissement est un élément clé quant à la rentabilité d'une exploitation. Pour le pétrole, le premier stade est celui du jaillissement. C'est le moins onéreux dans la mesure où il s'agit d'un phénomène naturel lié à la différence de pression. Ensuite on passe aux différents stades

¹²¹ Le sujet a par exemple été traité de façon exhaustive à la date de sa parution dans Bouvet J.-P., 2004.

de récupération assistée - pompage, injection d'eau, injection de polymères* - de plus en plus coûteux, et dont l'intérêt économique dépend essentiellement du marché.

Figure 38 : Phase d'évaluation des parts respectives par forage



Source : Carole Mercier – Directrice du bureau des hydrocarbures au ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie.

L'évocation des deux filières marines – pêche et hydrocarbures - forcément soumises à des enjeux transfrontaliers en raison de l'étroitesse de la ZEE française enclavée dans la ZEE canadienne, présente ici un intérêt particulier. La réflexion que nous avons initiée dans notre première partie sur la temporalité des systèmes spatiaux prend ici toute sa signification. De la même manière que l'on parle fréquemment de zones grises concernant les incertitudes liées aux différends territoriaux¹²², ce que nous venons d'évoquer nous conduit à voir l'archipel au début du XXIe siècle comme étant dans une période grise, marquée par l'articulation incertaine entre d'une part la pêche, système spatial pris dans un déclin qui apparaît désormais irréversible, et d'autre part l'exploitation des hydrocarbures, dont l'éventuelle mise en place

¹²² C'est une expression que nous avons relevée à titre divers dans les trois cas.

n'est de toute façon pas envisageable dans les années qui viennent, eu égard au rythme des épisodes industriels qui pourraient y conduire. L'année 2007 pourrait dans les deux cas, avec la renégociation des accords de pêche et les résultats d'une campagne sismique effectuée par *ConocoPhilips*, constituer une période charnière. Dans ce contexte incertain, les mécanismes juridiques mis en place pour subvertir la frontière aux enjeux économiques qu'elle tranche constituent sinon des coquilles vides du moins des instances largement virtuelles.

Nous allons maintenant aborder le cas de Trinidad-et-Tobago, qui partage avec Saint-Pierre-et-Miquelon le recours à des négociations bilatérales concernant les hydrocarbures.

3. Pêche et hydrocarbures entre Trinidad et le Venezuela

En effet, comme dans le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon, pêche et hydrocarbures sont ici concernés par les ajustements destinés à circonvenir le hiatus entre territorialisation étatique et enjeux économiques sujets au partage entre voisins. Là s'arrêtera, avant d'y revenir dans la conclusion de cette partie, la comparaison. Les pêcheurs trinidadiens évoluent dans un espace où différents trafics interfèrent avec leur activité, et l'exploitation des hydrocarbures *offshore* existe depuis plusieurs décennies. Voyons de quelle façon les États et les intervenants économiques organisent les uns leurs missions les autres leurs activités.

3.a. La pêche

Il y a deux endroits où les côtes de Trinidad et celles du Venezuela sont distantes de moins de dix milles nautiques. Au nord-ouest de l'île, les bouches du Dragon permettent le passage du golfe de Paria vers la mer des Caraïbes. A cet endroit, la frontière marine est, comme dans la grande majorité des cas, multifonctionnelle. On peut dire qu'elle est même ici omnifonctionnelle dans la mesure où elle constitue une limite qui ne donne lieu à aucun accord d'accès réciproque en matière de pêche. Au sud-ouest, les bouches du Serpent font communiquer le golfe avec le canal de Colomb et l'océan Atlantique. C'est là, entre la péninsule de Cedros et les terres basses du delta de l'Orénoque que se décline la version locale de l'articulation entre les limites internationales et les activités économiques. C'est l'accord de 1997 qui définit désormais les conditions d'exercice des activités halieutiques transfrontalières.

Les bonnes raisons affichées ne manquent pas pour justifier cet accord entre les deux pays. Sont ainsi évoqués dans son préambule le respect mutuel et les excellentes relations entre les deux nations, le souci de la conservation de la ressource dans un objectif de gestion durable, le fait d'être unanimement convaincu de la nécessité de mener à bien des programmes de recherche dans un écosystème commun, ainsi que de la lutte contre la pêche illégale. Tout ceci fait explicitement référence à l'accord bilatéral de 1985 (*cf.* p. 454 et suiv.) et au code de conduite pour une pêche responsable adoptée par la conférence multilatérale du *Food and Agriculture Organisation* (FAO) en 1995. L'accord prévoit également les conditions d'exercice dans l'espace transfrontalier en précisant que la législation de chaque État s'applique uniquement à ses propres ressortissants en matière de mesures de sécurité et de tenue des documents de bord¹²⁴, et que les gouvernements s'engagent à mettre en place des mesures d'encadrement. Il impose en outre une zone d'exclusion de 750 mètres autour de toute installation pétrolière *offshore* et confine les forces de police maritime respectives à leur territoire national, chacune étant enjointes de « respecter pleinement la frontière maritime entre les deux pays¹²⁵ ». D'autres dispositions concernent comme il se doit les bonnes intentions en matière de mise à disposition réciproque d'informations touchant à la recherche, à la surveillance et au contrôle, aux règlements des incidents, à la préservation des droits de chacun et aux modalités de mise en œuvre de l'accord.

Il est prévu par ailleurs une Commission des pêches, instance mixte chargée de veiller à la bonne exécution de l'accord¹²⁶. Composée de trois représentants de chaque pays, ouverte au cas par cas à des experts, elle est censée se réunir tous les six mois alternativement à Trinidad et au Venezuela. Sa mission consiste essentiellement à superviser l'application de l'accord, à définir les modalités de mise en œuvre des programmes de recherche halieutique conjoints que les parties se sont engagées à mener, à faire les recommandations utiles aux gouvernements en fonction des résultats obtenus puis à coordonner l'échange d'informations concernant tout programme de recherche susceptible d'intéresser la partie adverse. Les données relatives aux captures sont également concernées. Dans ce but, la Commission des pêches se voit confier pour missions ultimes d'harmoniser les modalités de collecte et d'analyse utilisées pour l'estimation des stocks, de veiller à l'assistance technique mutuelle et

¹²³ *Agreement between the Government of the Republic of Trinidad and Tobago and the Government of the Republic of Venezuela for cooperation in the fisheries sector* (1997).

¹²⁴ Article II, paragraphe 2.

¹²⁵ Art. II, par. 5.

¹²⁶ Art. IV.

de développer l'usage commun d'engins de pêche sélective afin de minimiser les captures accessoires et la mortalité des espèces ciblées. D'autres articles renforcent le sentiment d'être dans une logique d'étroite coopération dans le domaine de la surveillance conduite « de façon coordonnée » et dans la résolution des incidents, devant être du ressort de la *Joint Commission for the Prevention, Investigation and Resolution of Fishing Incidents* mise en place en 1996 suite à une série d'exactions commises à l'encontre de pêcheurs trinitadiens¹²⁷. On le voit, les intentions sont excellentes et le document adopte le ton universel de circonstance. Mais au-delà, l'extension de la zone à laquelle il s'applique ainsi que le recul de plusieurs années que l'on peut avoir par rapport à son application appellent des commentaires de nature à en limiter la portée.

Les pêcheurs de Cedros et l'accord de 1997

L'accord de 1997 restreint l'accès réciproque aux eaux de l'autre pays à la zone dite « sud de Trinidad et nord du Venezuela¹²⁸ » déjà délimitée par le texte de 1985. Mais la grande différence entre les deux tient au fait que, contrairement à celui-ci, le dernier accord ne prévoit plus au sud une zone spéciale fermée par une ligne joignant la pointe Tolete à la pointe Bombeador entre laquelle et le littoral vénézuélien 60 unités artisanales du secteur de Cedros pouvaient pêcher la crevette. Cette importante régression pour la pêche locale trinitadienne est même le seul changement constaté si l'on compare le texte de 1997 et la partie de celui de 1985 traitant du même secteur. Elle met la population de la péninsule de Cedros « *between a rock and a hard place* », pour reprendre l'expression extraite d'un reportage¹²⁹ qui, peu avant la signature de l'accord de décembre 1997, s'était penché sur la situation des pêcheurs de ce comté regroupant les villages situés à l'extrême sud-ouest de l'île, à quinze kilomètres du continent sud-américain pour les plus proches. Après avoir dressé un tableau de l'emploi déprimé avec un chômage touchant un quart de la population active, le journaliste se penche sur les causes d'une crise de la pêche dévastatrice pour le tissu social de la région. Les chalutiers basés à Port of Spain tiennent une place de choix dans l'explication des malheurs locaux. On les accuse non seulement de pratiquer une surpêche mais également de le faire de façon destructrice en ravageant les zones de nourricerie. Ils ne sont visiblement pas les seuls. En effet, au moment même où, en compagnie de deux pêcheurs qui avaient

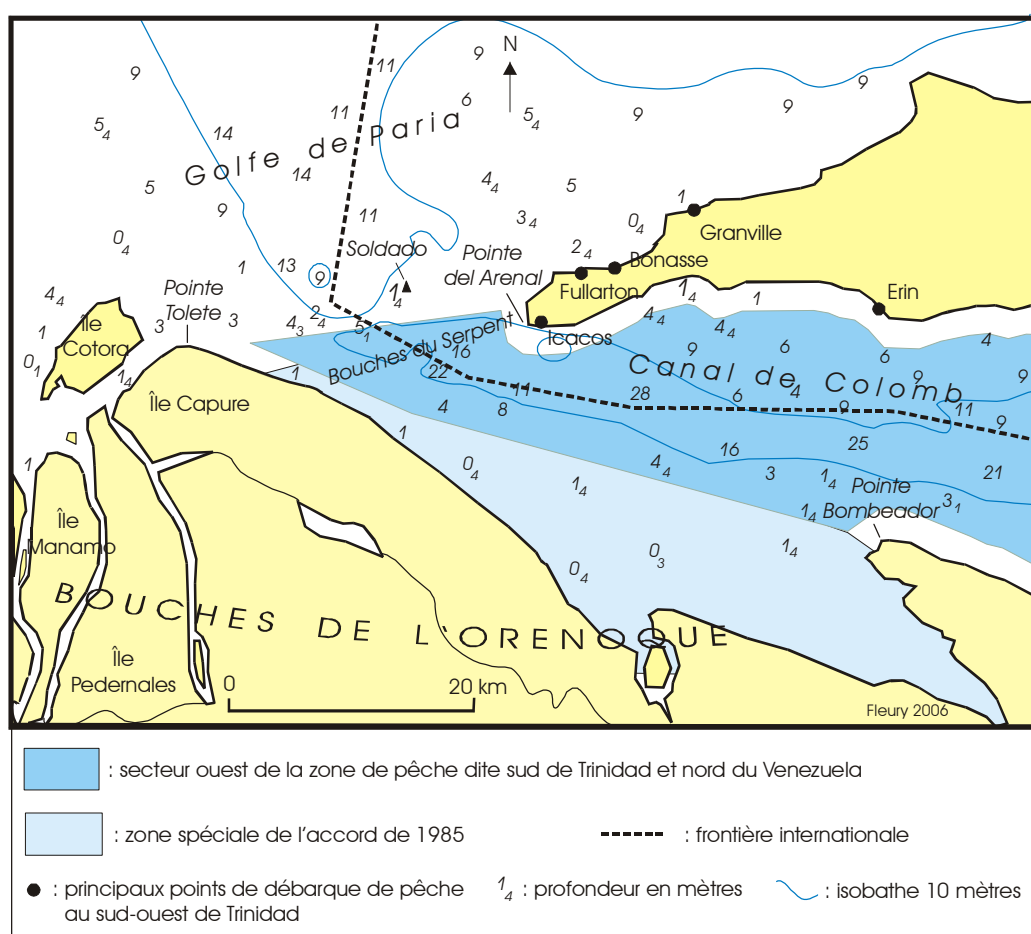
¹²⁷ Voir par exemple à ce sujet la déclaration de Ralph Maraj, alors ministre des Affaires étrangères de Trinidad-et-Tobago à la 27^{ème} session de l'assemblée générale de l'Organisation des États Américains le 2 juin 1997 à Lima (<http://hostings.diplomacy.edu>).

¹²⁸ Article II, paragraphe 1, alinéa b.

¹²⁹ « Cedros, an investigation » par Vidhisha Mannah, paru dans le *Sunday Express* du 9 novembre 1997, pages 16 à 18.

accepté de nous exposer leur point de vue sur le sujet qui nous avait amené à cet endroit, nous longions en avril 2003 les quelques kilomètres qui permettent en contournant la pointe Del Arenal de passer de l'agitation des eaux atlantiques du canal de Colomb au calme de celles du golfe de Paria, un chalutier vénézuélien évoluait largement à l'intérieur de la bande des deux milles, zone qui leur est en principe interdite. Selon nos guides cette transgression qui consiste à passer « à un jet de pierres » du littoral était tout à fait habituelle.

Carte 52 : Articulation zones de pêche/frontière dans les Bouches du Serpent



Sources : Accords de pêche de 1985 et de 1997, traité de délimitation territoriale de 1990, *Lesser Antilles Martinique to Trinidad*, Yachting Chart for the Caribbean Sea, Imray-lolaire (1994)

Cette impunité nous amène au reproche de désintérêt du gouvernement pour la cause des petits pêcheurs de Cedros. Conscients de ne pas peser bien lourd face au *lobby* de la pêche industrielle, qui apparaît à la lecture de l'accord de 1997 comme étant du côté trinitadien¹³⁰ la seule implicitement destinatrice de ses vertus supposées, nos interlocuteurs stigmatisent le

¹³⁰ Du côté vénézuélien seules les pêches industrielle ou semi industrielle sont concernées par l'accord. Les pêcheurs artisanaux se cantonnent à leurs eaux.

manque de volonté politique des autorités de leur pays face au Venezuela. Le nombre prévu par l'accord de 1985 de bateaux artisanaux de Trinidad pouvant avoir accès à la zone spéciale vénézuélienne était déjà considéré comme insuffisant, et les conditions de renouvellement tellement peu claires que les dispositions juridiques semblaient s'être progressivement diluées dans l'absence de suivi administratif. Cette situation dégradée empire encore après 1997. C'est ce que nous avons pu constater lors du séjour que nous avons effectué à Cedros, au cours duquel nous avons longuement discuté avec plusieurs pêcheurs confrontés aux difficultés liées à la situation frontalière dans laquelle ils évoluent.

Pêcheurs et Guardia Nacional : des transgressions croisées

« Les meilleurs endroits pour la crevette sont sur la côte vénézuélienne et aussi à l'intérieur dans la mangrove. Sinon la pêche du poisson se fait dans le golfe de Paria ou dans la zone commune. Les chalutiers venant de Port of Spain détruisent les fonds marins. Aller dans les eaux vénézuéliennes est une nécessité. C'est là que se trouvent les grandes concentrations. On a toujours pêché là en s'enfonçant même dans la mangrove, à l'intérieur, dans les bras qui communiquent finalement avec l'Orénoque. »

(Carlos X., le 2 mai 2003, Icacos)

Il est donc incontestable que des pêcheurs de Cedros transgressent sciemment l'accord de 1997, comme certains le faisaient déjà pour l'accord de 1985¹³¹. Pour assurer la pérennité de leur activité, ils estiment qu'ils n'ont pas le choix dans la mesure où, en raison de sa trop grande profondeur, ils ne peuvent pêcher la crevette dans la zone délimitée en 1997, tout au moins avec le type d'embarcation – barque avec moteur hors-bord – qu'ils utilisent. Mais cette transgression a un prix. Les pêcheurs rencontrés font tous état du haut niveau de corruption d'agents de la *Guardia Nacional*¹³² évoluant sur les eaux séparant le Venezuela de Trinidad. Quant ils abordent une embarcation de Trinidad, le tarif est de 300 \$US. Cette pratique est tellement intégrée que cet impôt forcé est inclus dans la gestion des bateaux. Dans un régime normal qui consisterait à diviser la pêche en six parts entre le propriétaire, les frais du bateau,

¹³¹ Cette situation n'échappait pas aux autorités du Venezuela, comme en témoigne la description précise, carte à l'appui, que nous en a fait l'ambassadeur du Venezuela à Port of Spain lors d'un entretien le 30 avril 2003.

¹³² La *Guardia Nacional* est censée mener à bien différentes missions régaliennes comme « conduire les opérations nécessaires au maintien de l'ordre dans le pays », « coopérer au développement des opérations militaires requises pour assurer la défense de la nation », ainsi que « l'exercice des activités de police administrative ». En relation avec les questions qui nous intéressent, ces missions consistent en particulier – article 328 de la constitution de la République Bolivarienne du Venezuela – à « assurer la sécurité de l'espace géographique » du pays (www.guardia.mil.ve).

le capitaine de pêche et l'équipage, on en ajoute une pour la police maritime vénézuélienne. Le jeu semble d'ailleurs en valoir la chandelle puisque la pêche à la crevette demeure rentable même moyennant rançon. Une pêche moyenne est de l'ordre de 300 kilos, à un prix qui variait en 2003 de six à huit US\$. Même entre 1985 et 1997 alors qu'un permis d'accès était supposé suffire pour pêcher librement dans la zone, il ne constituait pas une garantie dans la mesure où, ainsi que l'exprime un pêcheur au journaliste « Permit or not, when yuh see dem wahlia¹³³ is to pull up line and run ». Les agents de la *Guardia Nacional* sont perçus dans le sud de Trinidad comme étant livrés à eux-mêmes. Mal payés, ils trouvent avec les pêcheurs d'en face une façon substantielle d'arrondir leurs émoluments. Caracas est trop loin et – *dixit* les interlocuteurs quasi-unanimes que nous avons sollicités aussi bien à l'*University of the West Indies* que sur le terrain - le pays trop corrompu pour que quiconque s'y offusque de telles pratiques. C'est le principe du *might is right* qui semble prévaloir ici. La crainte qu'inspire aux pêcheurs trinitadiens cette institution dont les agents, disposant de navires équipés de puissants moteurs, peuvent surgir de différents points du continent, s'incarne en la personne du commandant d'une vedette évoqué dans le plus pur style des récits se rapportant à la piraterie, comme écumant

« the stretch of water between Icacos and the Venezuelan main with impunity and brings no end of terror into the hearts of the seamen. »

(V. Mannah, op.cit.)

Un pêcheur que nous avons rencontré à son domicile d'Icacos nous a raconté ses démêlés avec les Vénézuéliens :

« J'ai été emprisonné quatre fois à Tucupita dans des conditions correctes sauf que l'on ne me donnait pas à manger. On peut attendre longtemps. Les négociations pour la libération passent par Caracas et Port of Spain. Quand on est en prison les navires sont utilisés par des pêcheurs vénézuéliens. »

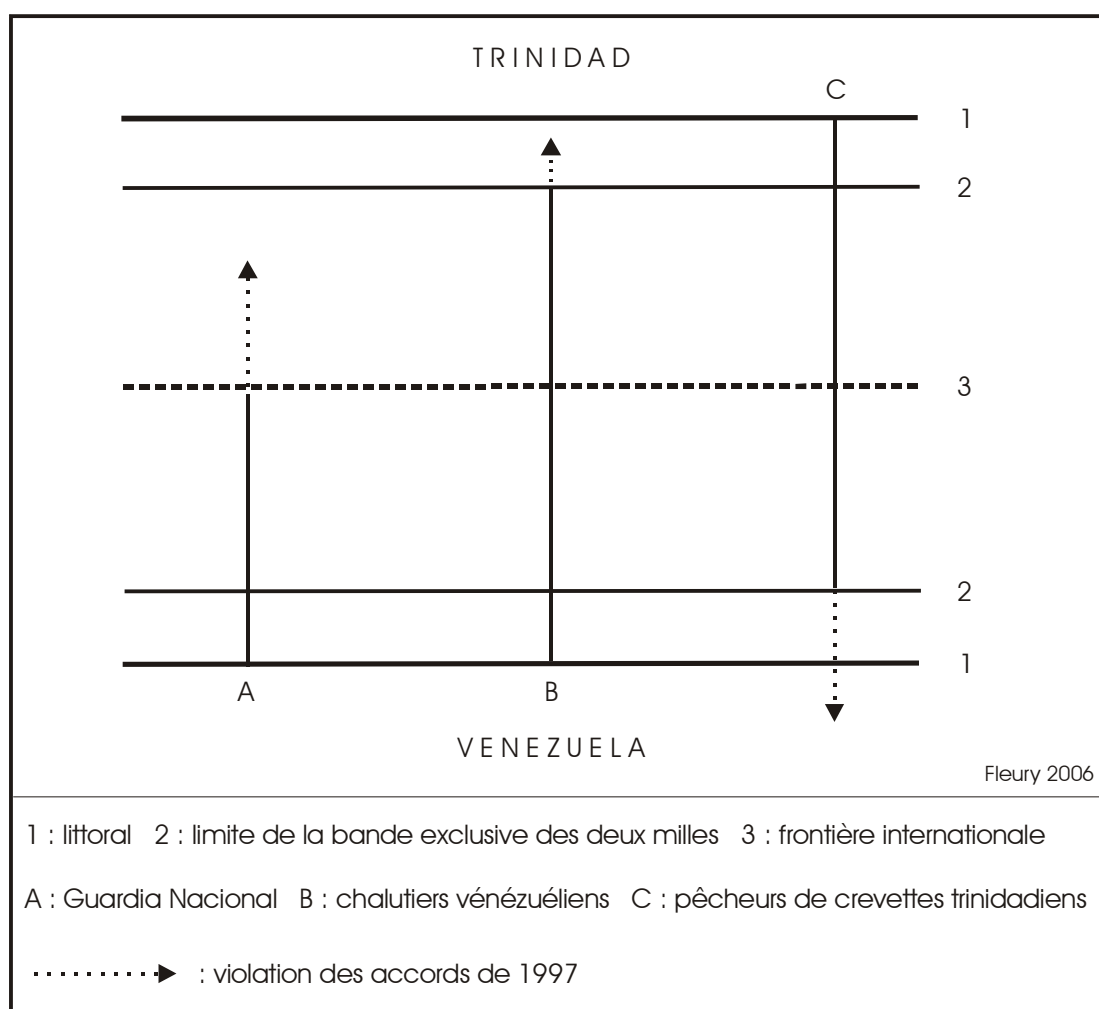
(James X., le 3 mai 2003 à Icacos)

Par ailleurs, le même homme déclare s'être plus d'une fois réfugié en catastrophe sur Soldado afin d'échapper à une poursuite. Ce rocher paraît d'ailleurs être considéré à tort comme le point limite au-delà duquel un Trinitadien est censé se trouver au Venezuela. Mais

¹³³ Le terme *walhia* désigne souvent la *Guardia Nacional* dans les propos des habitants du sud de Trinidad.

d'un autre côté le pêcheur en question assure qu'au-delà de Soldado on peut encore se trouver dans la zone commune, ce qui n'est pas conforme à ce que nous apprennent les documents de référence (cf. carte 52 p. 521). On peut noter à ce propos que les embarcations des pêcheurs ne sont pas équipées de GPS. Il semble donc que les différents protagonistes n'ont - ou font comme si - ils n'avaient qu'une vague idée des délimitations territoriales (Francis, *op. cit.*).

Figure 39 : Les violations croisées de l'accord de 1997 entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela



Sources : Observation, témoignages, articles du *Trinidad Express* et du *Trinidad Guardian*

Ainsi, selon les pêcheurs, le fait d'être dans leurs propres eaux n'empêche pas la *Guardia Nacional* de venir les poursuivre jusqu'à proximité immédiate de leur site de débarque. Elle n'hésite apparemment pas non plus à aborder les plates-formes pétrolières sous le prétexte qu'il pourrait s'y trouver des pêcheurs en contravention¹³⁴. Les Vénézuéliens sont d'ailleurs facilement maîtres du jeu dans la mesure où, par exemple, les garde-côtes de

¹³⁴ Entretien avec des responsables de l'*Institute of the Marine Affairs* à Chaguaramas le 04 mai 2003.

Trinidad-et-Tobago ne disposaient même pas de navires opérationnels à l'époque où nous sommes allés dans la région. Les États-Unis leur ont bien cédé de vieux navires mais, dès qu'ils tombent en panne, ils ne sont ni remplacés ni réparés. Cette situation interdit, s'il y avait une volonté de le faire, toute possibilité de contrebalancer la toute puissance de la *Guardia Nacional*, en faisant respecter le secteur d'exclusion aux navires vénézuéliens et en protégeant ses propres pêcheurs dans leurs propres eaux. En 2005, le pays a cependant décidé l'acquisition de six vedettes rapides livrables en 2007 destinées aux garde-côtes « to be used largely for patrolling and securing the waters of Trinidad and Tobago¹³⁵ ». Mais le Premier ministre Patrick Manning a déjà exprimé le souhait que cette force d'intervention soit mise en œuvre à plus large échelle (« they do have a capability for service in the Eastern Caribbean »), notamment pour protéger le gazoduc caraïbe. Il n'est donc pas sûr qu'elle soit vraiment profitable aux petits pêcheurs de Cedros. Leurs récriminations auraient de toute façon peu de chances d'être entendues dans la mesure où leur pêche est juridiquement illégale tout en étant effectivement tolérée. A l'*Institute of Marine Affairs* de Chaguaramas, on n'a pas hésité à nous préciser « qu'il n'y a pas la place pour qu'une force trinitadienne interfère entre les pêcheurs et la *Guardia Nacional* ». Les autorités ont d'ailleurs essayé, généralement sans succès, de convaincre les pêcheurs de la région de Cedros d'embarquer sur des chalutiers travaillant plus au large.

Enfin, il convient de préciser que l'inorganisation collective est la règle. Du côté des pêcheurs, on peut estimer que cette caractéristique est la conséquence des interférences entre d'une part un métier et un outil de travail qui permettent de rallier facilement le continent sud-américain, et d'autre part des trafics, dont l'abondance et la gravité des faits divers qui leur sont liés illustrent bien l'intensité. Si le penchant pour l'individualisme des gens de mer ne nous semble pas incompatible avec le fait de se regrouper pour défendre des droits et des intérêts communs, le contexte n'est pas favorable à la tendance à la transparence qui caractérise le principe d'association. L'un de nos interlocuteurs ne s'est d'ailleurs pas fait faute de faire état devant nous de l'implication de certains pêcheurs dans les trafics, de délation voire de connivences avec la *Guardia Nacional*. Cette situation de transgressions illégales croisées semble, au-delà des épisodes plus ou moins dramatiques qui peuvent arriver à tels ou tels individus dans la pratique d'un métier exposé, satisfaire tout le monde. La *Guardia Nacional* se paît sur les pêcheurs, ceux-ci continuent leur activité historique, les autorités des deux pays laissent faire en dépit des déclarations d'intention. Ce laisser aller,

¹³⁵ *Trinidad & Tobago Express*, 9 juillet 2005.

cette vacuité institutionnelle généralisée sont d'ailleurs illustrés à l'échelon des gouvernements par le fait qu'à notre connaissance, étayée par des témoignages de fonctionnaires trinitadiens et de *l'Institute of Marine Affairs* et de la direction des Pêches, les commissions prévues par l'accord de 1997 ne se réunissent pas alors que la coopération scientifique n'est pas mise en œuvre.

D'une toute autre nature sont les procédures destinées à ajuster les enjeux économiques majeurs qui touchent aux hydrocarbures et les limites territoriales.

3.b. Les hydrocarbures

Tout autour de Trinidad, deux systèmes socio-spatiaux se côtoient et s'ignorent largement. Sur des plates-formes arrimées dans les zones où les pêcheurs évoqués ci-dessus évoluent, d'autres hommes travaillent aussi sur la mer, mais à l'exploitation des hydrocarbures, activité qui répond cette fois à des enjeux d'amplitude planétaire.

Des enjeux considérables

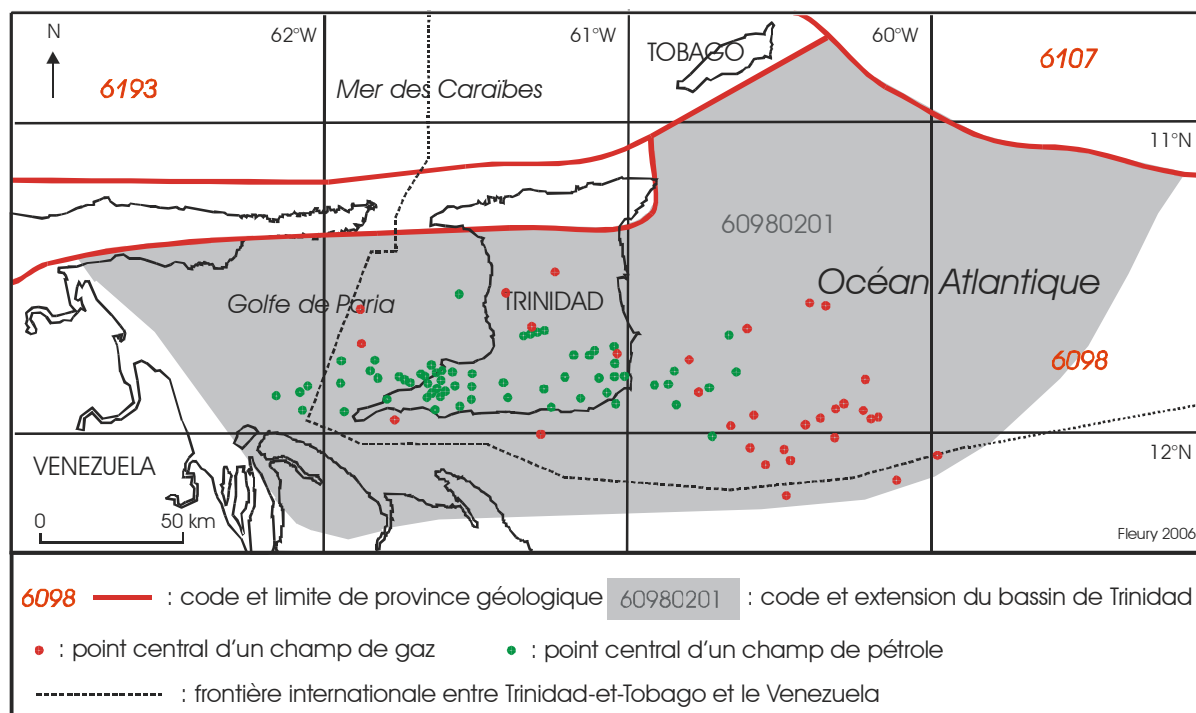
La région est depuis le XIX^e siècle marquée par l'abondance de ressources énergétiques de surcroît relativement aisées à exploiter, notamment en raison des caractéristiques climatiques¹³⁶ et bathymétriques, avantages qui expliquent le bas niveau relatif des coûts d'exploration (*cf.* note 120 p. 515). Chacun à leur niveau et dans leur dominante – le pétrole brut pour le Venezuela, le gaz naturel et ses dérivés pour Trinidad-et-Tobago – les deux pays voisins s'avèrent être des acteurs importants. A l'échelon mondial, le Venezuela est un élément majeur de l'organisation du marché pétrolier. Membre fondateur de l'OPEP, organisme qui regroupe les onze principaux pays exportateurs de pétrole, il figure parmi ceux-ci au troisième rang derrière l'Arabie Saoudite et l'Iran pour la production de pétrole brut en 2004¹³⁷. Le niveau de ses réserves le place pour longtemps encore dans la situation de peser lourd dans le concert international. Sa position est moins affirmée en ce qui concerne le gaz naturel dont il est un producteur important doté de réserves considérables, mais pas un exportateur. La région de Maracaibo a été la première au Venezuela à connaître un développement lié au secteur énergétique puisque, depuis les années vingt, d'énormes réserves pétrolifères y sont exploitées. On s'intéresse à l'est plus tard, au golfe de Paria

¹³⁶ La région se trouve à l'écart de la quasi-totalité des trajectoires cycloniques.

¹³⁷ Sauf avis contraire, les données statistiques relevées dans ce sous-chapitre émanent de l'*Energy Information Administration*, organisme officiel du gouvernement des États-Unis (www.eia.doe.gov).

d'abord, secteur dont l'accord de 1942 révèle l'intérêt, à l'Atlantique enfin, dans les eaux partagées avec la république voisine de Trinidad-et-Tobago.

Carte 53 : Le bassin de Trinidad



Source: U.S. Geological Survey World Petroleum Assesment - 2000

En ce qui concerne cette dernière, nous avons déjà exposé les bienfaits des industries liées aux hydrocarbures quand il s'est agi d'expliquer pourquoi le pays aspirait à un rôle de *leadership* caraïbe. C'est le gaz naturel, plus encore que le pétrole, qui lui fournit désormais la possibilité de jouer un rôle non négligeable dans le commerce énergétique au niveau mondial, notamment en raison du prolongement de la filière par la liquéfaction. Ainsi la mise en œuvre en 1999 d'une unité de production de gaz naturel liquéfié à Point Fortin, le *LNG Atlantic*, a propulsé en la matière le pays au cinquième rang mondial en 2003 derrière l'Algérie, l'Indonésie, le Qatar et la Malaisie¹³⁸. Fait remarquable, Trinidad-et-Tobago est devenu, selon l'*Energy Information Administration*, le premier pays fournisseur des États-Unis. Cet organisme gouvernemental étasunien pointe d'ailleurs l'importance du pays pour la première puissance mondiale en insistant sur le fait que « located in relative proximity to the U.S. [it

¹³⁸ www.caribbeannetnews.com.

will be] an important player in the future growth of U.S. *LNG* market¹³⁹ ». Avec 25,887 Tcf¹⁴⁰ ses réserves le situent au quatrième rang américain, derrière les États-Unis, le Venezuela et le Canada mais devant la Bolivie, l'Argentine et le Brésil. Alors que l'extraction de pétrole est en net déclin, avec un maximum annuel de production datant de 1977, c'est bien la filière gaz, notamment avec ses développements en aval par la liquéfaction, qui représente l'avenir énergétique du pays.

Ces éléments favorables à une approche bilatérale ouverte sur les perspectives de coopération transfrontalière doivent cependant se plier au processus – spatialement et temporellement limité - de gommage des frontières dont l'unitisation pour un gisement donné représente l'acte ultime. L'acte fondateur – on l'a déjà vu au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon - est le traité de délimitation frontalière. Finalisé ici en 1990, il fait mention, contrairement à l'arbitrage entre le Canada et la France, de ses conséquences sur les enjeux économiques liés aux gisements d'hydrocarbures. L'article VII du traité précise en effet

«If any single geological petroleum structure or petroleum field, or any single geological structure or field of any other mineral deposit, including sand and gravel, extends across the delimitation line and the part of such structure or field which is situated on one side of the delimitation line is exploitable, wholly or in part, from the other side of the said line, the Contracting Parties shall, after holding the appropriate technical consultations, seek to reach agreement as to the manner in which the structure or field shall be most effectively exploited and the manner in which the costs and benefits arising from such exploitation shall be apportioned.»

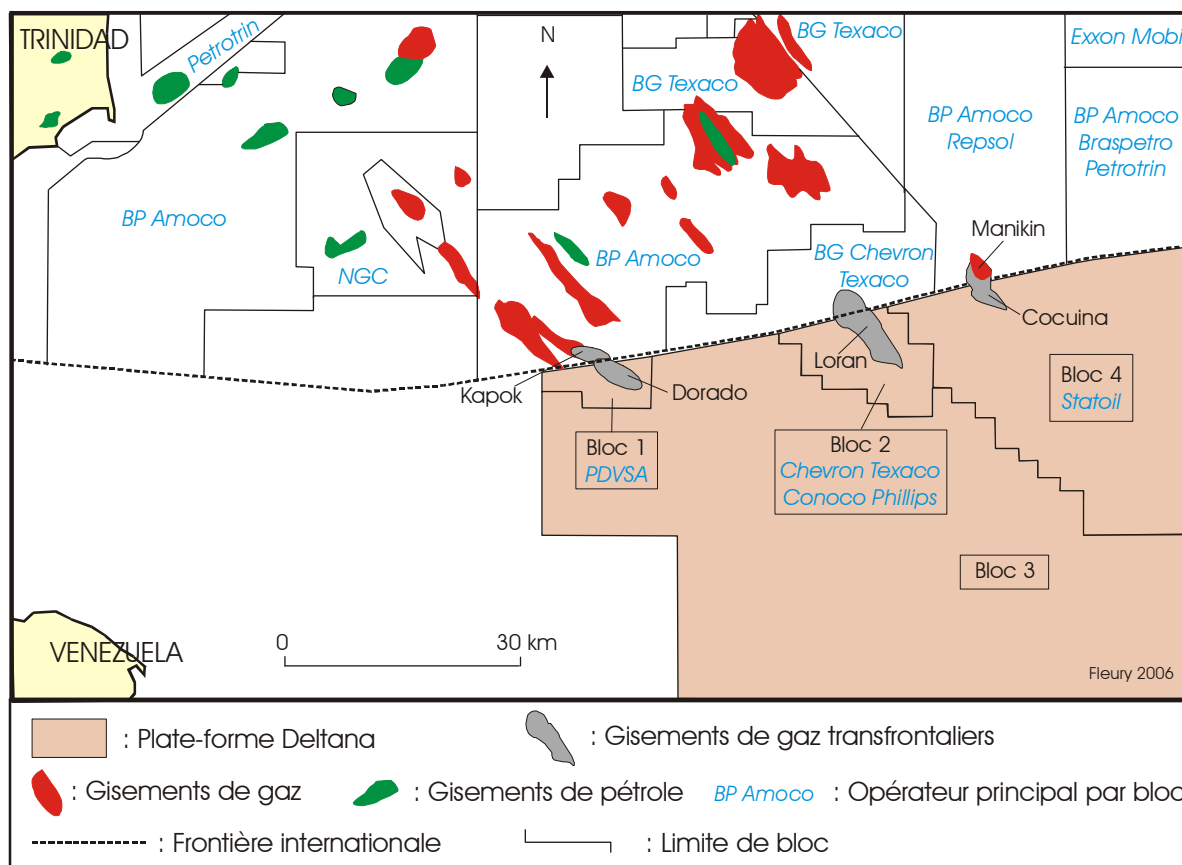
Mais une fois levée l'hypothèque territoriale, la finalisation par l'unitisation reste un parcours, que l'importance des enjeux aussi bien que la tonalité historiquement conflictuelle des relations entre les deux pays, contribuent à compliquer. Les deux voisins, peu tournés l'un vers l'autre comme nous l'avons précédemment montré, ont, par le truchement des activités liées aux hydrocarbures, à initier des procédures de négociations devant être menées avec toute la minutie requise par un secteur industriel où les investissements sont particulièrement lourds et les options retenues éminemment stratégiques. Ils y sont incontestablement amenés par les phénomènes convergents que sont l'abondance de la ressource dans la région, le contexte économique global et la confirmation que la ligne frontière tranchait de très

¹³⁹ www.eia.doe.gov.

¹⁴⁰ Tcf signifie *Trillion cubic feet*. Il s'agit de l'unité de mesure retenue en ce qui concerne les réserves de gaz. La production de Trinidad-et-Tobago s'est élevée en 2004 à 1,07 Tcf (site Internet du ministère de l'Énergie, www.energy.gov.tt).

importantes réserves de gaz, de l'ordre de sept Tcf du côté vénézuélien et probablement cinq Tcf du côté de Trinidad uniquement pour le *Loran field*¹⁴¹.

Carte 54 : Contact frontalier des blocs et gisements susceptibles d'unitisation (2005)



Sources : *Petroleum Economist*, *Chevron Texaco*

Dans le domaine des hydrocarbures, le cloisonnement frontalier a dans un premier temps été la règle. Lorsque nous avons effectué notre séjour de recherche à Trinidad en avril-mai 2003, la situation qui prévalait en la matière, treize ans après l'établissement de la frontière dans le canal de Colomb, était celle d'une frontière barrière. Les compagnies impliquées de part et d'autre, parfois filiales de la même maison mère, n'avaient strictement aucun contact les unes avec les autres. Nos demandes d'informations s'étaient alors heurtées à un refus poli de la part des fonctionnaires du ministère de l'Énergie à Port of Spain. Il faut dire que la période n'était pas à la divulgation puisque les deux pays en étaient alors à la mise

¹⁴¹ "T&T holds solution to cross-border gas" in *Trinidad Guardian* du 21 avril 2005.

au point d'une lettre d'intention suivie d'un *Memorandum of Understanding* (MoU), l'une et l'autre signés au cours du mois d'août suivant. La rédaction de ces documents, que l'on pourrait à première vue assimiler à l'accord-cadre franco-canadien, a donné cependant lieu à des négociations qui vont bien au-delà des accords en amont sur les modalités d'information et de partage.

Les accords de principe

Les manœuvres débutent vers la fin 2002 lorsque le gouvernement vénézuélien signe des accords préliminaires avec cinq compagnies internationales pour développer quatre blocs dédiés à l'exploitation du gaz naturel sur la plate-forme Deltana, région située au contact de la frontière marine avec Trinidad. *British Petroleum* se verrait ainsi confier le développement du bloc 1¹⁴² nommé *Dorado field*, *British Gas* et *Chevron-Texaco* le bloc 2 *Loran field*, le Norvégien *Statoil* et le Français *Total* les blocs 3 (*Laulau field*) et 4 (*Cocuina field*)¹⁴³. Ce développement s'inscrit dans le projet *Mariscal Sucre* qui s'inspire du succès industriel du *LNG Atlantic* à Trinidad. Il consiste à construire une unité de production de gaz naturel liquéfié à proximité de Güiria. Celle-ci serait par ailleurs alimentée par les gisements exploités dans la mer des Caraïbes, juste au nord de la péninsule de Paria. L'objectif est alors de concurrencer Trinidad-et-Tobago à l'horizon 2007. Parallèlement, Eric Williams, ministre de l'Énergie à Port of Spain, estime que « the potential for joint exploration and cross-border agreements between the two countries is obvious »¹⁴⁴. Par ailleurs, à la même époque, les deux pays signent un MoU visant à mettre en œuvre des opérations d'exploration en eaux très profondes. A cette occasion, *PDVSA*, l'omnipotente compagnie nationale vénézuélienne présente parmi une douzaine de compagnies internationales, apparaît pour la première fois dans une opération conjointe avec Trinidad-et-Tobago. Le ministre vénézuélien des Affaires étrangères apporte sa contribution à cet élan en estimant que

« the existence of gas resources along the demarcation line of our maritime borders gives to our relations a very special dimension, geo-strategically, commercially and geopolitically speaking »¹⁴⁵.

¹⁴² L'espace marin est découpé en blocs prenant le plus souvent diverses formes de polygones qui sont - à des fins d'exploration - soit proposés directement aux compagnies soit attribués au plus offrant.

¹⁴³ *Alexander Gas and Oil Connections*, 12 décembre 2002 (www.gasandoil.com).

¹⁴⁴ *Alexander Gas and Oil Connections*, *id.*.

¹⁴⁵ *Alexander Gas and Oil Connections*, *id.*.

Cette convergence rejoint le regard extérieur que pouvait porter un an plus tôt le ministre de l'Énergie du Royaume-Uni qui, lors d'un voyage l'ayant conduit successivement à Caracas et à Port of Spain, s'était fait l'avocat d'une coopération plus étroite entre les deux pays concernant les gisements chevauchants afin d'éviter qu'ils ne soient délaissés en l'absence d'entente¹⁴⁶. Rappelant la forte implication dans la région des poids lourds britanniques *British Petroleum*, *British Gas* et *Shell*, ainsi que leur savoir-faire en matière d'exploitation de gisements transfrontaliers eu égard à leur expérience en mer du Nord, le ministre pointe encore l'importance stratégique d'approvisionnements sécurisés pour les États-Unis en fonction de la nouvelle donne issue du 11-Septembre. Cependant le fait que chacun se déclare convaincu de l'intérêt de coopérer ne constitue qu'un préalable. A la fois concurrents et poussés par l'intérêt à s'entendre, les deux pays entament alors un processus de négociations complexe, tortueux, dans lequel il ne faut pas perdre de vue la part qu'y prend une nébuleuse industrielle en perpétuelles négociations et recompositions, constituée par les compagnies nationales respectives, *PDVSA* et *Petrotrin*, plus le ban et l'arrière-ban des compagnies internationales. Les arrière-pensées se rapportant au développement en aval de la filière par la liquéfaction du gaz constituent un élément plus ou moins sous-jacent, de nature à expliquer la difficulté des négociations. Les Vénézuéliens semblent avoir comme stratégie d'impliquer les opérateurs du côté trinidadien dans l'exploitation du gisement unitisé. C'est le cas pour le bloc 1 où *PDVSA* serait disposée à s'effacer derrière *British Petroleum* pour exploiter *Dorado*, pour le bloc 2 où *Chevron/Texaco* se voit proposer *Loran*. Cette option est clairement exprimée lors de la *8th Latin American and Caribbean Petroleum Engineering Conference* qui s'est tenue à Port of Spain en juillet 2003¹⁴⁷. Cette manifestation, regroupant entre autres intervenants de hauts responsables de compagnies impliquées dans la région, a fourni également l'occasion de resituer les négociations alors en cours dans le contexte global des ajustements frontaliers rendus nécessaires par l'inadéquation délimitations territoriales/gisements. L'un des orateurs, James Ross, représentant *Gaffney Cline and Associates*, firme mondiale de conseil en stratégie liée aux hydrocarbures, balaie le déroulement en trois phases du processus, de la délimitation territoriale, finalisée en 1990 à l'unitisation, objectif terminal, en passant par « a field specific agreement », phase intermédiaire précisément alors en négociations. Il précise que les deux premiers sont du ressort exclusif des États concernés tandis que le troisième, qui implique également les compagnies doit inclure les dispositions tenant à la désignation de l'opérateur, au partage des

¹⁴⁶ *Trinidad Business Guardian*, 11 octobre 2001.

¹⁴⁷ "Cross-border gas no easy deal for T & T, Venezuela", in *Trinidad Business Express*, 7 mai 2003.

volumes, au plan de développement, aux modalités d'exportation, aux mesures établissant les conditions d'ajustement et du règlement des différends. Le conférencier ne considère pas inutile de rappeler que le concept d'unitisation est un phénomène relativement récent dont on ne connaît alors que sept exemplaires¹⁴⁸. Il explique enfin la difficile progression des discussions par

« the desire of both Trinidad and Tobago and Venezuela to have the gas commercialised in their respective territories. T&T with three LNG trains in operation and a fourth imminent, appears to have the edge (...). Venezuela has already declared its intention to use the gas for its own project”.

On voit bien que les négociations dépassent le simple désir de bien s'entendre entre voisins, et que cette volonté affichée est nettement subordonnée aux intérêts concurrents de chacun. On peut affirmer que ce que l'on connaît de la teneur des négociations s'apparente à une version énergétique du jeu d'échec où il faut se méfier des mains tendues et prévoir plusieurs coups à l'avance. Les discussions ont par exemple été rendues difficiles par la divergence de point de vue sur le volume de gaz contenu dans le *Kapok field*, champ gazier trinitadien transfrontalier et point de rencontre des deux plus gros opérateurs respectifs, *British Petroleum TT* d'un côté et *PDVSA*. Les Vénézuéliens estimaient les réserves de gaz du côté de Trinidad-et-Tobago à 1,5 Tcf alors que l'opérateur britannique les évaluait au double¹⁴⁹. Une interprétation optimiste du déroulement des négociations entre les deux pays apparaît cependant dans les propos du Professeur Danayshar Mahabir qui estimait devant nous le 28 avril 2003 que

« Les prix offerts par les deux pays aux multinationales ont tendance à converger. La guerre des prix aurait donc tendance à se calmer. (...) Le secteur des hydrocarbures remet en selle l'intérêt oublié de la proximité géographique. De plus la stabilité politique et la croissance de Trinidad sont des éléments positifs. Trinidad-et-Tobago sont à même de casser les modèles coloniaux qui les ont séparés par le truchement du pétrole. Il s'agit d'un changement de paradigme. La géographie converge avec l'économie pour tirer avantage de la proximité. La transformation de l'économie conduit à un processus de coopération. (...). La clé du rapprochement entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela,

¹⁴⁸ Trois concernant les limites territoriales marines entre le Royaume-Uni et la Norvège, plus un chacun entre le Royaume-Uni et les Pays-Bas, le Nigeria et la Guinée-Équatoriale, l'Australie et le Timor-Oriental, la Malaisie et Brunei.

¹⁴⁹ “Trinidad & Tobago and Venezuela differ in gas”, *op. cit.*

c'est l'énergie. Pendant les grèves, Trinidad a livré du gaz au Venezuela. Les compagnies doivent être intégrées. Trinidad s'est ouvert par rapport à la période où Eric Williams était Premier ministre. »

De fait, les deux pays signent successivement en août 2003 une lettre d'intention et un MoU. Dans la première¹⁵⁰, les deux voisins affirment d'abord le principe d'une coopération commune visant à accélérer les développements technique et économique dans le domaine de l'énergie. Ensuite les intentions se font plus précises. L'offre vénézuélienne de la participation conjointe avec *PDVSA* de firmes de Trinidad-et-Tobago au développement de la plate-forme Deltana est confirmée. Le point sensible de la livraison du gaz extrait à *Atlantic LNG* est spécifié, à travers une formulation vague toutefois¹⁵¹. S'ensuit une série d'alinéas dans lequel sont mis en avant des axes de coopération soit strictement bilatéraux – comme l'exploitation conjointe de champs pétrolifères au Venezuela et la création d'une *joint venture* destinée à mettre la technologie vénézuélienne en matière de fabrication de plates-formes au service du pays voisin –, soit visant à intégrer le Venezuela à la vision pancaraïbe de Trinidad-et-Tobago en l'impliquant dans la fourniture d'énergie aux États de la CARICOM, notamment à travers le projet de *pipeline* intracaribéen. Enfin, l'objectif final consiste selon les deux signataires à considérer la création d'une compagnie panaméricaine dont le nom – *Petroamerica* – est déjà trouvé – associant les compagnies nationales sud-américaines et *Petrotrin* dans les domaines du gaz et du pétrole. Cinq jours après cette lettre d'intention, un MoU¹⁵² est signé. Ce document, dont seule la première partie s'en tenant à des principes généraux a pu être accessible, définit les conditions de consultations et d'informations réciproques. Il précise les modalités de rencontre du comité de pilotage, de création de la commission technique conjointe. Ces instances sont chargées de déterminer dans quelle mesure l'extension d'un gisement peut l'assujettir à l'unitisation, puis en ce cas quelles en sont les limites, les caractéristiques et les parts respectives revenant à chaque pays. La période qui suit la mise en place juridique est marquée par une incertitude largement en rapport avec la situation intérieure vénézuélienne, marquée notamment par le conflit entre le président Chavez et une oligarchie, dont *PDVSA* a longtemps constitué un important vivier, qui lui est très hostile.

¹⁵⁰ “Letter of Intent enhanced bilateral cooperation between the Republic of Trinidad and Tobago and the Bolivarian Republic of Venezuela in the energy sector”, 12 août 2003.

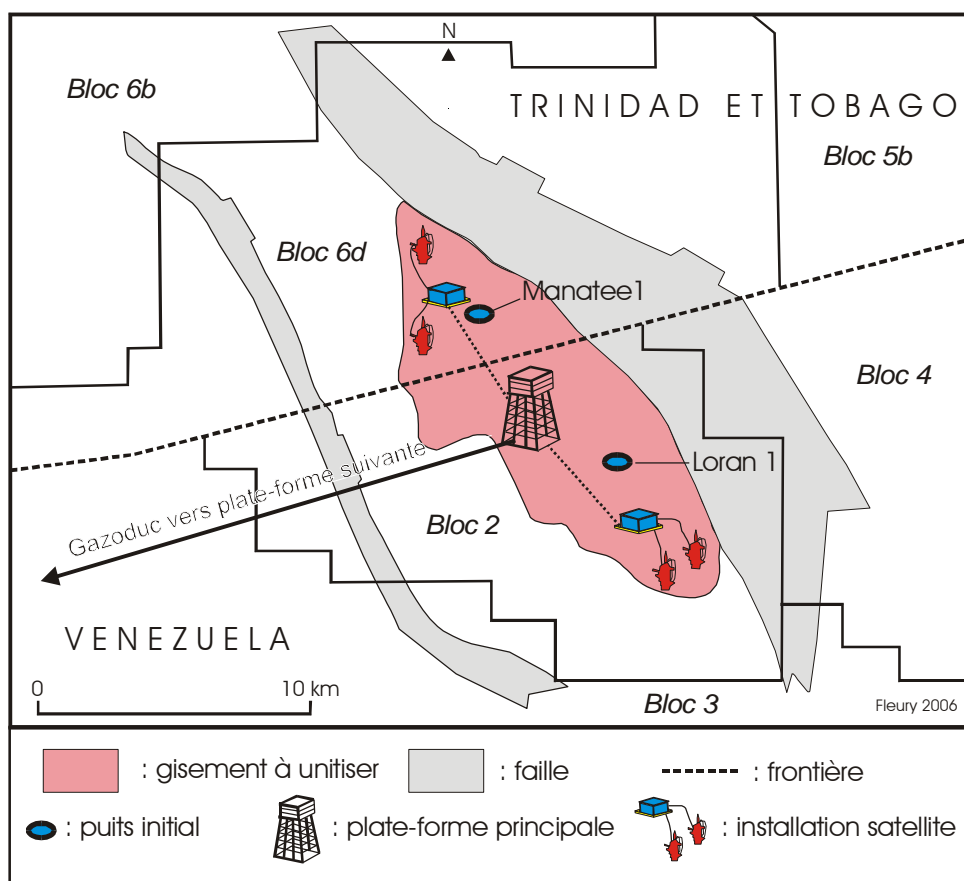
¹⁵¹ “Monetisation of **volumes** of natural gaz from the plateforme Deltana in LNG trains in Trinidad and Tobago”

¹⁵² *Memorandum of Understanding concerning the procedure for unitisation of hydrocarbon reservoirs that extend across the delimitation line between the Republic of Trinidad and Tobago and the Bolivarian Republic of Venezuela*, 17 août 2003.

L'unitisation, en cours ou en panne ?

Après plus d'un an d'interruption, le processus vers l'unitisation reprend lorsque Hugo Chavez annonce la découverte par *Chevron/Texaco* d'importantes réserves – de l'ordre de cinq Tcf – dans le *Loran field*, avec un prolongement avéré sous les eaux de Trinidad-et-Tobago, au niveau du *Manatee block*, situé de l'autre côté de la frontière et non encore exploité alors que la présence de gaz y était déjà connue¹⁵³.

Carte 55 : Projet d'unitisation de *Loran Field*



Source : *ChevronTexaco*

Le président vénézuélien réaffirme à cette occasion la volonté de voir le même opérateur de part et d'autre de la frontière, en l'occurrence *British Gas*. Mais celui-ci estime que l'instabilité du climat politique au Venezuela n'est pas favorable à son engagement, et,

¹⁵³ *Alexander Gas and Oil Connections*, 24 février 2005.

qu'en outre, cette opération n'était pas dans ses priorités¹⁵⁴. La compagnie, qui a finalement décliné l'offre d'Hugo Chavez, aurait souhaité des assurances sur le fait que le gaz extrait serait envoyé à l'usine de Point Fortin, dont elle est le deuxième plus gros actionnaire, alors que le président vénézuélien n'a pas caché que l'exploitation des gisements de cette région était liée au développement – cependant toujours au point mort - d'une unité de production de LNG au Venezuela. L'ambassadeur vénézuélien Hector Azocar déclare de son côté que son gouvernement avait changé d'optique par rapport au gaz de la plate-forme Deltana, dont la production serait destinée aux industries domestiques plutôt qu'à l'exportation¹⁵⁵, comme c'était prévu initialement. Plus de deux ans et demi après la signature du MoU, *Chevron/Texaco*, opérateur du côté de Trinidad, se déclare ne pas être en mesure de produire du gaz sur *Loran* sans qu'il y ait un accord entre les deux pays sur les modalités de production et l'évaluation de la taille du réservoir. Hector Azocar précise que les négociations transfrontalières sont en cours. Les deux pays ont nommé leurs experts. Un comité de pilotage, puis en septembre 2005 un comité technique, ont été mis en place. Cependant au début de l'année 2006, le processus d'unitisation est toujours au point mort, quelque peu obéré par la fin de non recevoir émise par le premier ministre Patrick Manning déclinant l'offre d'Hugo Chavez, formulée à Puerto la Cruz en juillet 2005 lors du sommet regroupant les chefs d'États de la Caraïbe, de développer le projet *Petrocaribe* présenté comme

« a body aimed at facilitating the development of energy policies and plans for the integration of the nations of the Caribbean through the sovereign use of natural energy resources to directly benefit their peoples. »

Petrocaribe aurait comme ambition de coordonner les actions entre les pays signataires dans le domaine de l'énergie. Avec un secrétariat exécutif assuré par le ministère vénézuélien de l'Énergie, il apparaît comme une pièce maîtresse de *l'Aternativa Bolivariana para América* (ALBA), projet vénézuélien destiné à contrer la ZLEA ainsi que les liens bilatéraux que les États-Unis tendent à renforcer avec les États de la Caraïbe. Cette question met forcément le premier ministre de Trinidad-et-Tobago dans une situation difficilement tenable eu égard au

¹⁵⁴ « Gas found near T&T/Venezuela border » in *Trinidad Guardian*, 22 décembre 2004.

¹⁵⁵ *Id.*

« heavy anti-US, anti-FTAA stance of the Agreement. Given that T&T has been in the forefront of negotiations for the headquarters of FTAA, being a party to the *Petrocaribe* accord may be considered a hindrance to the objective¹⁵⁶. »

Mais le plus important est probablement d'ordre économique. Les propositions vénézuéliennes placeraient la compagnie nationale *Petrotrin* en position commerciale délicate. Elles l'obligeraient en effet à aligner ses prix sur ceux proposés par le Venezuela. Dans la droite ligne de l'accord de Caracas en 2000, celui-ci se déclare disposé à accorder des prêts à longue durée et à taux réduits aux pays signataires et à casser le monopole des multinationales des transports d'hydrocarbures, en mettant en place une compagnie, également déjà baptisée, *PDV Caribe*. A Trinidad-et-Tobago, on estime que ces largesses ne coûtent pas grand chose à un pays où le secteur des hydrocarbures a généré des revenus de l'ordre de 32,5 milliards de dollars en 2004. Ce n'est pas le cas pour Trinidad-et-Tobago, où l'accord de Caracas avait déjà menacé la fourniture par *Petrotrin* de 45 000 barils par jour à la Jamaïque et à la Barbade. La compagnie nationale de Trinidad-et-Tobago avait alors été contrainte de baisser ses prix pour se maintenir sur ces marchés. L'offre vénézuélienne est également soupçonnée de saper les efforts du gouvernement de Patrick Manning pour pallier aux problèmes énergétiques des pays caribéens plutôt par la filière du gaz - où le Venezuela est très en retard technologiquement par rapport à son voisin insulaire - que par la filière du pétrole.

La finalisation d'accords sur l'unitisation des gisements de la plate-forme Deltana est très liée à ces questions stratégiques qui agitent de façon sous-jacente les relations entre les États de la Caraïbe et leur puissant voisin à l'échelon régional. La marge de manœuvre du gouvernement de Trinidad-et-Tobago est étroite entre la poursuite d'un rapprochement avec le Venezuela qui pourrait faire de ce dernier un partenaire encombrant voire étouffant, la volonté de *leadership* qui passe par une politique énergétique généreuse envers les autres États, et le désir de ne pas altérer les relations avec les États-Unis.

¹⁵⁶ « Why Manning could not sign » in *Trinidad & Tobago Express*, 6 juillet 2005.

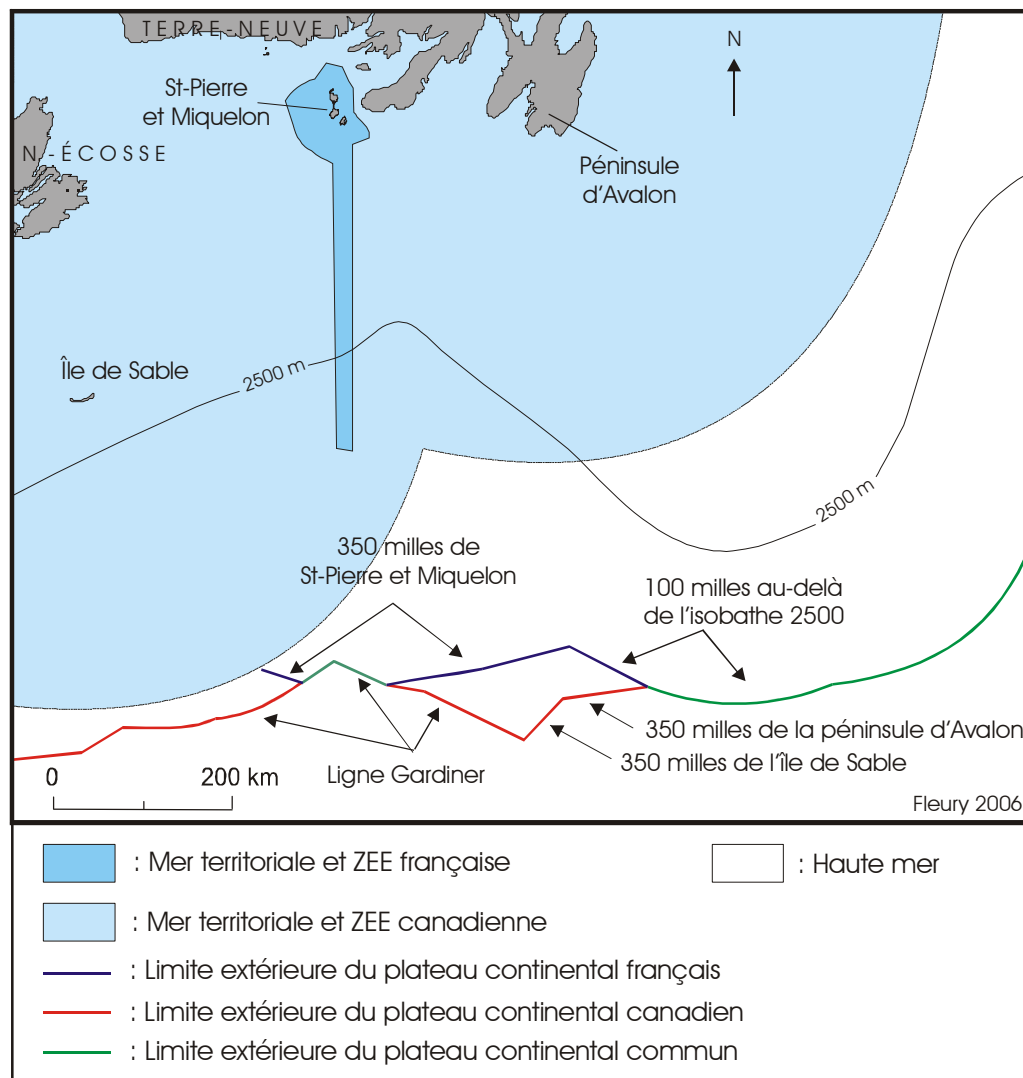
Conclusion

Pour conclure cette quatrième partie, nous souhaitons, avant de dégager ce que la comparaison de nos trois exemples peut nous apprendre, revenir sur la double tendance contradictoire qui nous paraît caractériser le mieux la question de l'appropriation de l'espace marin par les pays côtiers.

D'abord, cette course au partage de l'océan est loin d'être terminée. Nous pouvons justement illustrer ce point de vue par un événement en cours qui concerne l'un de nos secteurs d'étude. Le Canada, dont nous avons signalé le rôle d'avant-garde qu'il se donnait sur les questions d'appropriation de l'espace marin, confirme au moment même où nous achevons cette thèse la validité de cette observation. Ce rebondissement est d'ailleurs d'autant plus intéressant qu'il concerne également Saint-Pierre-et-Miquelon. S'appuyant sur l'article 76 de la convention de Montego Bay traitant de la définition du plateau continental, et prenant en compte plus particulièrement les paragraphes 4, 5, 6 et 7 s'appliquant à la définition de la marge continentale quand celle-ci s'étend au-delà des 200 milles, le Canada a entamé vers la fin de l'année 2005 une procédure visant, au nom de la protection de l'environnement et de la préservation des stocks de poissons, à étendre sa juridiction à environ 240 kilomètres au-delà des limites actuelles de sa ZEE. A Saint-Pierre-et-Miquelon, on a réagi à cette prétention en entamant des démarches auprès du gouvernement français afin que celui-ci fasse la même chose au nom de l'archipel. Les élus de tous bords, faisant pour l'occasion taire leur lourd contentieux, ont en effet sauté sur l'occasion pour voir si la requête canadienne pouvait offrir à Saint-Pierre-et-Miquelon l'opportunité de revendiquer un plateau continental et des eaux au-delà de la limite canadienne, puisque la décision du tribunal de New York et les dispositions canadiennes ultérieures avaient conduit à mettre l'archipel français en position d'enclave. Un document¹⁵⁷ a été présenté au *Advisory Board of the Law of the Sea*, instance internationale constituée d'un groupe de spécialistes du droit des océans chargé d'évaluer, préalablement à tout accord bilatéral ou arbitrage, les prétentions des États en matière d'appropriation de l'espace marin.

¹⁵⁷ Plantegenest M., Iosioescu M. et Macnab R., *The French Islands of Saint-Pierre et Miquelon : a case for the construction of a discontinuous juridical continental shelf ?*, 2005.

Carte 56 : L'article 76 de la Convention appliqué au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon selon le mémoire Plantegenest *et al.*



Sources : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (1982) ; Décision du tribunal international de New York (1992) ; Plantegenest, Iosipescu et Macnab (2005)

Dans ce mémoire co-signé par l'ancien président du Conseil général Marc Plantegenest et deux experts canadiens¹⁵⁸, les Français revendiquent la possibilité de « jouer à saute-mouton¹⁵⁹ » par dessus les eaux et le plateau continental canadiens. Il s'agirait donc de

¹⁵⁸ La signature de deux experts canadiens peut surprendre pour un document selon lequel un pays étranger pourrait concurrencer leur propre pays. Ron Macnab, ancien océanographe du gouvernement fédéral canadien, estime son rôle « neutre » et espère voir le Canada répondre par une contre-proposition (*The Gazette*, 17 novembre 2005).

¹⁵⁹ Traduction littérale du terme anglais *leapfrog* largement utilisé dans le cas présent.

la possibilité inédite, éventuellement applicable à d'autres cas, pour un État enclavé de disposer d'un plateau continental juridiquement discontinu. La démarche canadienne permet à la communauté de Saint-Pierre-et-Miquelon d'entrevoir un espoir, sinon de revenir sur la décision jamais acceptée du tribunal international de New York, du moins de redonner des perspectives de négociations avec le Canada. Les différentes lignes définies¹⁶⁰ sur la carte ci-dessus laissent augurer, au cas où les prétentions respectives s'avéreraient recevables, un processus à coup sûr long et complexe.

Mais cette tendance lourde déclenche des mécanismes de transgression issus de différentes catégories de groupes sociaux, dont l'objectif est de subvertir des frontières dont l'établissement contrarie les activités. Ces transgressions se présentent sous deux formes. L'une est illégale et plutôt individualiste, l'autre est collective et négociée. Nos trois secteurs d'étude fournissent des exemples des premières. Le cas de la frontière entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela offre la palette la plus large de violations pratiquées par les pêcheurs des deux pays, les forces de police de l'un d'entre eux, et l'ensemble non identifiable des trafiquants qui font communiquer le delta de l'Orénoque avec son débouché caraïbe le plus commode vers le reste du monde. Si le cas de la frontière entre Jersey et la France se démarque et quantitativement et qualitativement de ce panel consistant de délits, il ne présente cependant pas à ce titre un bilan vierge. Le jour même où nous écrivons ces lignes avant de nous rendre à une réunion du Comité Conjoint de Gestion de la Baie de Granville, l'un des sujets mis à l'ordre du jour concerne les détériorations du matériel d'un caseyeur jersiais par un petit nombre de chalutiers granvillais à l'intérieur de la bande des trois milles de l'île, zone totalement interdite aux navires français. Par ailleurs, la question des plaisanciers abordant le littoral de Jersey sans passer par les services de l'immigration peut paraître anecdotique. Mais il n'est pas sûr que les autorités de l'île continuent longtemps à fermer les yeux sur une pratique qui défie les préoccupations insulaires en matière d'immigration clandestine et de contrôle sanitaire, deux sujets très sensibles sur les îles Anglo-Normandes. Saint-Pierre-et-Miquelon n'échappe pas à ce phénomène, à travers la négation de la frontière par certains pêcheurs terre-neuviens, pratique déplorée devant nous par un représentant de la Police de

¹⁶⁰ Notre objectif ne peut être ici de décrire en détail les arguments de chacun qui n'en sont encore qu'à un stade préliminaire avec, entre autres hypothèques, le gros point d'interrogation concernant la motivation du gouvernement français à s'engager dans un long bras de fer juridique avec le Canada. Précisons simplement que sur la carte 56 les trois différentes lignes tracées en haute mer font référence à trois dispositions de l'article 76 quant à la définition de la limite extérieure du plateau continental. Ainsi la ligne dite Gardiner est tracée en fonction de critères géologiques (Article 76, paragraphe 4, lettre i) et les deux autres - celle des 350 milles et celle située à 100 milles au-delà de l'isobathe 2 500 - le sont en référence au paragraphe 5 du même article. Par ailleurs l'articulation plateau continental/ZEE apparaît peu claire dans les différents documents dont nous avons pris connaissance.

l’Air et des Frontières. Les explications à ces phénomènes sont de deux ordres. Certains d’entre eux procèdent du laisser aller ou de la tolérance, d’autres résultent d’une incapacité à contrôler. Les chalutiers granvillais et les trafiquants du canal de Colomb se rejoignent ici, au-delà de la considérable différence de nature des délits respectifs, pour mettre en évidence une carence fondamentale des États en matière de contrôle des espaces marins qu’ils ont annexés.

Ces exemples peuvent être considérés comme domestiques puisqu’ils concernent des secteurs situés à moins de six kilomètres des côtes. Que dire lorsque l’on s’en éloigne, ne serait-ce que de quelques dizaines de milles ? Au moment – encore - d’achever cette thèse, l’actualité nous fournit en un saisissant raccourci spatio-temporel et précisément à proximité de l’un de nos trois secteurs d’étude, deux illustrations d’une certaine vacuité de l’Homme à vouloir contrôler la mer et les activités qui s’y déroulent. Le 5 janvier 2006 à 3h30 du matin, le ligneur cherbourgeois *Klein Familie* est abordé par le *Sichem Pandora*, chimiquier sous pavillon maltais, dont on ne demandera que 24 heures plus tard le déroutement vers le port de Dunkerque, avant la confirmation seulement une semaine plus tard de son implication dans cette collision qui fait cinq victimes à bord du bateau de pêche. Ces délais d’identification peuvent surprendre eu égard à un accident survenu à une quarantaine de milles du CROSS Jobourg, chargé de la surveillance de la zone sous contrôle de la préfecture maritime de Cherbourg. Notons au passage que, en cas de finalisation d’une poursuite judiciaire, le procès ne pourrait avoir lieu qu’à La Valette, capitale maltaise, dans la mesure où, si l’abordage a bien eu lieu dans la ZEE française, la surface de l’océan est en haute mer. Le 31 janvier 2006, dans les parages du naufrage du *Klein Familie* le vraquier maltais *General Grot Rowecki* aborde le *Ece*, chimiquier immatriculé dans les îles Marshall. Ce dernier finit par couler au cours d’une tentative de remorquage vers le port du Havre. Ces deux accidents montrent bien que, malgré les systèmes d’identification et de suivi de la navigation maritime les plus sophistiqués, la sécurité pour les personnes et pour l’environnement représentent toujours des objectifs difficiles à atteindre.

Continuons maintenant d’élargir notre propos et la focale à laquelle il s’applique. La France possède des terres éparpillées dans l’océan qui lui permettent de générer un cumul de ZEE de plus de onze millions de km², ce qui la place en la matière au troisième rang mondial. Prenons l’exemple de Clipperton, atoll de six km² situé dans le Pacifique à 1 200 kilomètres des côtes mexicaines et entouré par une ZEE de 425 200 km². On peut se poser des questions sur la réalité du contrôle que la France est susceptible d’exercer concernant le respect de sa souveraineté sur les ressources biologiques d’une zone d’une telle extension, située à plus de

5 000 km de Papeete ou de Fort de France. Cette question concerne également en premier lieu les États micro-insulaires du Pacifique. A leur sujet, Michel Vœlckel (2001) écrit que

« L'entrée en vigueur de la Convention de Montego Bay a marqué le passage d'un droit de la mer faiblement normatif mais fortement effectif à un droit fortement normatif mais dont l'effectivité peut être problématique. (...)

Les dispositifs de surveillance construits par ces États allient moyens matériels et procédés juridiques : ils conduisent à des appréciations nuancées quant à leur efficacité. Ils amènent aussi à s'interroger sur les conséquences de l'accroissement de la normativité sur les espaces maritimes quant à l'exercice des fonctions étatiques au regard du droit international. »

Cette citation, qui s'applique en premier lieu aux États micro-insulaires supposés être relativement démunis en terme de moyens de contrôle, pourrait être reprise mot pour mot à propos de la France, cinquième ou sixième puissance mondiale, et ceci non seulement pour les zones entourant ses terres les plus lointaines et les plus isolées, mais également pour les eaux la séparant de la Grande-Bretagne et constituant la première artère maritime mondiale.

La deuxième forme que prend le mouvement réactif est collective et négociée. Nous avons éprouvé, notamment à travers la description des travaux du CCMBG ou les manœuvres autour de l'unitisation des gisements transfrontaliers entre Trinitad-et-Tobago et le Venezuela, les facultés des acteurs à accommoder la frontière et les enjeux transfrontaliers que sont les ressources halieutiques et les gisements d'hydrocarbures. Mais si les mécanismes compensatoires aux droits reconnus des États s'imposent partout, leur mise en œuvre reste malaisée. Ainsi, en guise de bémol à la tonalité optimiste du sous-chapitre consacré aux travaux du CCMBG (*cf.* p. 469 et suiv.), la réunion tenue à Saint-Malo le 14 février 2006 a montré que prenant prétexte des violations mentionnées ci-dessus, des représentants jersiais ont évoqué une renégociation en 2009 dans le cadre de laquelle les autorités du bailliage pourraient demander une extension de sa zone exclusive dans ce secteur du sud-est de l'île. Ce que nous savons sur les négociations sur l'unitisation sont plus ouvertement encore marquées par des arrière-pensées. Dans le cas des hydrocarbures, les difficultés, la lenteur de l'avancée des dossiers, sont bien à la hauteur de la réalité qu'ils contribuent à forger, à savoir un partage effectif de la souveraineté sur une portion de territoire national.

Malgré les bonnes intentions affichées et les intérêts économiques bien compris, on est donc là encore loin de l'équilibre entre normativité et effectivité. La privatisation de la sécurité peut même être envisagée pour permettre de le rétablir. Le détroit de Malacca constitue en la matière un marché vers lequel se sont tournées récemment des *Private Security Companies* (PSC) engagées par des armateurs pour sécuriser le passage de leurs navires dans ce couloir maritime de plusieurs centaines de kilomètres qui, entre Indonésie et Malaisie, fait communiquer l'Europe et le Moyen-Orient avec l'Extrême-Orient. Singapour, l'un des premiers ports mondiaux, est au plus haut point concerné par les problèmes de sécurité dans la zone eu égard à sa position à l'entrée – ou à la sortie – du détroit. Or le recours à ces sociétés pose un problème fondamental de droit international dans la mesure où

« These PSC operations in the Malacca Straits raise important policy, sovereignty and practical considerations for the littoral states. They go against the law, which does not allow private citizens to carry arms in the territorial waters of Malaysia and Indonesia. »

(*New Straits Times*, 18 Février 2006¹⁶¹)

Le gouvernement malaisien semble décidé à s'opposer à ce qu'il considère comme une dérive qui va à l'encontre de « the territorial integrity and national sovereignty of the littoral states » (*Ibid.*). Cette position ressort tout à fait d'une logique d'État qui ne peut s'accommoder de la sous-traitance d'une fonction régaliennne fondamentale. Mais, dans la mesure où la solution d'un problème si clairement identifié n'apparaît pas en voie de résolution, cette intrusion pose encore une fois nettement la part de l'effectivité dans le mouvement acquisitif des États.

Il nous reste maintenant à tirer les enseignements de la comparaison entre les trois cas retenus. Il convient d'abord d'insister sur le fait que les trois exemples pris individuellement ainsi que leur confrontation nous sont apparus particulièrement significatifs. Certains éléments comme le partage des zones de pêche dans le golfe Normand-Breton ou comme le processus d'unitisation en cours de *Loran Field*, sont d'autant plus intéressants qu'ils constituent des cas de figure remarquables, pionnier pour le premier, précoce pour le second. En outre, si les situations où une flottille étrangère peut exploiter les ressources dans des eaux comprises dans la ZEE d'un autre pays sont fréquents, ne serait-ce que dans le cadre de la

¹⁶¹ Article de Mohd Ibrahim Mohamed, Professeur d'Études Marines à la *Faculty of Environmental Studie*, Université de Putra (Malaisie).

mutualisation des eaux communautaires européennes, celles où deux pays permettent un accès de pêche réciproque, jusqu'à trois milles – voire moins - de leurs côtes, sont rares. Or c'est le cas aussi bien pour les Jersiais et les Français que pour les Trinidiens et les Vénézuéliens. D'un point de vue qualitatif, il n'existe pas à notre connaissance, ainsi qu'à celle d'un certain nombre de personnes ressources que nous avons consultées, d'autres exemples que la baie de Granville où la gestion transfrontalière commune associée à une production réglementaire donnant corps à l'entité spatiale concernée, ne soit aussi consistante.

La grille universelle normative, passage obligé, goulot d'étranglement juridique, s'impose partout. Ceci transparaît dans la similitude des dispositions contenues dans chaque traité. Leur comparaison est à ce titre édifiante. Aussi bien l'accord de pêche inclus dans le traité signé entre la France et le Royaume-Uni à Saint-Hélier en juillet 2000, que l'accord de pêche entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela de 1997 ou encore le volet pêche de l'accord du traité de coopération régionale signé entre le Canada et la France en 1994, s'appuient non seulement sur les mêmes propos liminaires de circonstance, mais également sur des dispositions de même nature visant à assurer la bonne marche des accords. Dans les trois cas, des réunions institutionnelles régulières et des instances de contrôle sont prévues. La grande différence réside dans les modalités d'application, dans le suivi de ces bonnes dispositions. A l'intensité de la relation entre Jersiais et Français, s'oppose le déficit de concertation entre responsables de Trinidad-et-Tobago et du Venezuela. Nous sommes donc en présence de deux modèles très opposés.

Entre Jersey et la France, on peut parler de frontière dans une très large mesure administrée. Suivi des relations, applications des traités, négociations, transgressions - non seulement négociées mais mises en œuvre - caractérisent des relations de voisinage à la fois anciennes, apaisées et établies entre des populations relativement nombreuses et s'adonnant à des pratiques halieutiques - ou plus généralement maritimes - diversifiées. Dans ce cas, on peut estimer que l'effectivité administrative est forte, ce qui conduit *in fine* à une effectivité faible pour les acteurs économiques, dans la mesure où ceux-ci sont au bout du compte relativement peu gênés par la frontière dans leurs pratiques.

Entre Trinidad et le Venezuela, les indicateurs sont inversés. La frontière n'est pas ou mal administrée. Les traités et accords existent. Mais ils sont plutôt mal appliqués et les instances ne se réunissent pas selon les clauses prévues. Ce sont les transgressions illégales multiformes – trafiquants, policiers, pêcheurs en exercice - qui prennent le pas. L'effectivité administrative de la frontière est donc faible, contrairement à ce qui se passe pour les agents

économiques pour lesquels elle est forte, notamment quand elle prend la forme de danger physique, de risque d'emprisonnement ou de rançonnement.

Le troisième cas se rapproche du premier pour l'effectivité de la frontière. Entre les Canadiens et les Français de Saint-Pierre-et-Miquelon, celle-ci est administrée. Les traités sont appliqués à la décimale près, quant au taux de capture par exemple, et on peut faire confiance aux autorités canadiennes pour veiller à ce que pas une tonne de morue supplémentaire ne finisse sous les couteaux des trancheurs de l'usine *Interpêche* de Saint-Pierre. Mais la situation diffère sensiblement des deux autres. Il apparaît en effet difficile de se référer à une effectivité pour les agents économiques dans la mesure où ceux-ci sont largement absents. Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon représente en effet un exemple éloquent de décalage temporel de systèmes spatiaux. Celui que structurent depuis plusieurs siècles les activités halieutiques, dont l'archipel représentait un élément majeur, semble vivre ses derniers soubresauts, alors que celui qui concerne les hydrocarbures n'en est encore qu'au stade des promesses pour les optimistes ou des illusions pour ceux qui le sont moins.

Ces observations nous conduisent à considérer qu'à normativité constante, ce qui, en matière d'un droit international de la mer est un principe que l'on peut considérer comme bien établi, l'effectivité administrative est inversement proportionnelle à l'effectivité pour les agents économiques.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette conclusion s'attache à répondre à trois exigences. La première consiste en un retour sur les hypothèses émises. Il ne s'agit pas tant de les valider, ce que nous avons largement fait au gré des avancées de notre démonstration, que de discuter, afin d'établir une typologie, de la signification des répétitions et des différences que leur examen a révélées. La deuxième est à caractère théorique et s'attachera à estimer ce que cette recherche nous a appris sur les îles et les frontières d'un point de vue conceptuel. La troisième est un court bilan à tonalité épistémologique.

Validation des hypothèses et explications

L'hypothèse consistant à expliquer l'existence d'une frontière séparant les petits territoires insulaires du continent - ou de la grande île voisine pour Saint-Pierre-et-Miquelon - par les caractères périphérique et marginal de ces derniers doit être complétée. Il pourrait d'ailleurs paraître surprenant de considérer de cette façon les confins occidentaux de la Normandie. Mais une analyse diachronique de ce qu'est le littoral du Cotentin au plus proche des îles Anglo-Normandes peut nous aider à admettre cette vision. Pour le royaume de France, ces terres bordant le golfe Normand-Breton sont, au début du XIII^e siècle, étrangères, puisque le duché de Normandie tout entier appartient au roi d'Angleterre. Une fois intégrée à la France, un important déséquilibre continue de caractériser son organisation. Le Cotentin n'est pas doté d'armatures urbaine et/ou portuaire structurantes, contrairement à ce qui se passe plus à l'est, vers Caen, Rouen et la Seine. Tout au long des siècles suivants, son littoral occidental, formé dans sa majeure partie d'une longue côte basse dunaire entrecoupée de havres, n'est pas à même d'offrir de point d'appui pour entreprendre des actions navales de grande envergure. Mais ce n'est pas tout. Le danger déterministe existe à vouloir considérer que tel profil littoral pourrait justifier une occupation étrangère à portée de vue. L'échec de l'ultime tentative d'invasion française de Jersey en 1781 souligne autant le manque de volonté politique que les difficultés nautiques et logistiques auxquelles s'est heurtée l'expédition (de Brachet, *op. cit.*). La Manche est une artère maritime vitale pour l'Angleterre. Mais elle est également d'une grande importance stratégique pour la France. Or les allées et venues françaises dans la Manche, ne serait-ce que pour aller par exemple de Saint-Malo à Cherbourg, ont été fortement contrariées jusqu'en 1815 en raison même de la souveraineté anglaise sur les îles Anglo-Normandes. Le fait que la France ne se soit pas donnée les moyens

d'annihiler cette menace quasi permanente montre la détermination anglaise et les lacunes françaises.

Marginaux, les confins de l'Empire espagnol le sont encore bien davantage à la fin du XVIII^e siècle que ne l'était la Normandie occidentale du début du XIII^e. Dans ses marges guyanaises, sa déliquescence connaît une déclinaison maximale. Mais les faiblesses ne sont effectives que lorsqu'un rapport de force les révèle. Au-delà de leurs éloignements spatial et temporel, les cas de Jersey et de Trinidad montrent à quel point l'Angleterre, servie par une logistique maritime sans égale, a partout où cela lui semblait profitable imposé sa présence, que ce soit dès le début du XIII^e siècle au cœur de l'espace maritime de la puissance ennemie, ou six siècles plus tard à l'endroit où l'arc caraïbe est au contact du continent sud-américain. Ces situations frontalières héritées apparaissent donc comme des révélateurs d'une incapacité structurelle de l'Espagne et de la France, les deux puissances les plus fréquemment en concurrence avec l'Angleterre, à s'aligner durablement sur une puissance maritime mise au service de la vision stratégique de développement d'un empire que l'on pourrait qualifier d'archipélagique à l'échelle globale.

Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon diffère des deux autres, non pas sur la marginalité des régions proches, qui est patente de nos jours encore, mais bien seulement par les conditions de sa dévolution par l'Angleterre à la France. Car cette présence résiduelle française en Amérique du Nord porte finalement elle aussi la marque de la puissance anglaise. La souveraineté française sur l'archipel ressort d'une décision de l'Angleterre triomphante de 1763 puis de 1815. On peut même estimer que la marginalité des terres proches de l'archipel a constitué un facteur susceptible de jouer en la faveur de cette aumône diplomatique. Que ce soit donc par la mainmise autoritaire – dans les deux premiers cas – ou par la concession du puissant dans le troisième, les trois situations frontalières résiduelles que nous connaissons aujourd'hui sont bien des phénomènes témoins de rapports de forces historiques dans lesquels l'Angleterre domine et impose ses décisions.

Les deuxième et troisième hypothèses ont déjà été largement admises. D'une part, nous avons montré à quel point les combinaisons île-frontière fournissaient de la matière à la discussion sur les conflits d'appropriation de l'espace marin en fournissant des procédures précoces, innovantes, et ceci en raison d'une complexité précisément induite par le surajout

insulaire au contexte frontalier marin. D'autre part, nous avons montré comment les îles étrangères orientaient leurs stratégies de développement au-delà des régions proches.

Une réflexion prospective, correspondant à la volonté que nous avons exprimée dans la première partie en recourant à la notion de trajectoire temporelle (*cf.* p. 76 et suiv.), vient d'être en grande partie effectuée en ce qui concerne les questions d'appropriation de l'espace marin (*cf.* conclusion de la quatrième partie, p. 537 et suiv.). Nous avons mis en lumière un certain nombre de manifestations du conflit en cours entre normativité et effectivité du droit de la mer et nous émettons l'hypothèse d'un retour *de facto* sinon *de jure* à un processus de (re)globalisation de l'océan. Beaucoup d'éléments, touchant à tous les domaines des pratiques humaines sur la mer nous amènent à penser cela. La sécurité des navires et des routes maritimes, l'équilibre écologique des mers et par conséquent des littoraux, la gestion de ressources biologiques par essence chevauchantes, la tension grandissante sur les marchés des hydrocarbures, constituent autant d'éléments qui conduisent, qu'on le veuille ou non, à bousculer l'architecture globale du partage océanique. Un processus de supranationalisation plus ou moins décidé est déjà largement entamé à travers, outre les processus bilatéraux que nous avons particulièrement étudiés, la mutualisation des ZEE, les accords de surveillance, de mise en œuvre de secours et de lutte contre les pollutions. Le saucissonnage étatique des océans est d'ailleurs un phénomène socialement mal intégré. L'exemple du naufrage du *Ievoli Sun* est à ce titre édifiant. Le 31 octobre 2000, ce chimiquier italien sombre sur le versant nord de la fosse des Casquets avec un chargement supposé toxique. Cette fortune de mer a en France un énorme retentissement. Le président de la République, le premier ministre et les journalistes se pressent à Cherbourg. Mais le fait que le naufrage ait eu lieu dans les eaux britanniques du bailliage de Guernesey est totalement occulté. Pour la sphère médiatique et, en conséquence, pour le grand public, il n'y pas là de frontières ni de territoires marins mais un océan global en danger. Pour les sauveteurs également puisque, en coopération avec les autorités britanniques, ce sont les Français qui déploient sur le « territoire » étranger l'essentiel des moyens de lutte contre la catastrophe redoutée.

Reste la discussion prospective à propos de la deuxième hypothèse. Celle-ci consistait à établir une distinction dans la structure relationnelle des îles considérées, entre le lointain vers lequel elles seraient particulièrement tournées, et le riverain avec lequel elles présenteraient un déficit eu égard au critère de proximité spatiale. Si nous pensons avoir suffisamment apporté de preuves qui validaient cette proposition dans les deuxième et

troisième parties, il s'agit maintenant de se demander comment pourraient évoluer les îles par rapport à leur voisinage et quelles sont les clés de cette évolution. Parmi les mots clés susceptibles d'être accolés aux îles objets de notre recherche, l'un d'entre eux pourrait selon nous être « innovation », qualité liée à une intégration globale en rapport avec un secteur d'activité hégémonique. Nous avons relevé à divers titres cette aptitude dans nos trois exemples. Pour Jersey, les manifestations en sont nombreuses. Elles s'inscrivent toutes dans un processus, sinon linéaire, du moins remarquablement cohérent à travers le temps, qui part d'une situation favorable à proximité du continent, exploitée du point de vue maritime dès la période néolithique. Progressivement, l'île construit un modèle caractérisé par l'imbrication d'activités commerciales lucratives liées à une maritimité performante. C'est du triptyque – guerre de course, contrebande, commerce – éléments plus ou moins disjoints ou confondus selon le contexte des relations entre les puissances européennes et en tout premier lieu l'Angleterre et la France, dont il s'agit d'abord. Le dégagement de capitaux issus de cette rente de situation favorise ensuite d'une part l'expansion transatlantique du négoce de la morue, et d'autre part le développement d'activités *in situ* pionnières et dynamiques. Parmi celles-ci on doit citer la recherche de la qualité optimale par la sélection aussi bien pour l'agriculture que pour l'élevage, ou l'accueil des premiers touristes vers le milieu du XIX^e siècle. Après la Seconde Guerre mondiale, le développement de la finance propulse Jersey au rang des « paradis » non seulement fiscaux, mais également des endroits dont le PIB par habitant se situe au plus haut niveau, où la qualité de la vie, associant environnement naturel attrayant et excellence des relations avec l'extérieur, est généralement vantée. Enfin, les dernières évolutions économiques de l'île montrent la pérennité de l'appétence pour l'innovation avec la montée en puissance d'activités du type e-commerce liée à un statut dérogatoire.

Si Saint-Pierre-et-Miquelon est très loin de présenter le même modèle de développement, il apparaît tout de même pertinent de l'intégrer dans cette référence à l'innovation. Là encore, la localisation et la fonction d'interface qui lui est associée représentent des éléments à mettre en avant. L'innovation a par exemple pris ici un faciès opportuniste et très limité dans le temps si l'on se réfère à l'épisode de la Prohibition au cours duquel on est allé jusqu'à quasiment interrompre les activités liées à la pêche à Saint-Pierre même. Depuis le déclin que beaucoup s'accordent à considérer comme irréversible de cette dernière activité, la recherche d'alternatives innovantes représente l'unique chance pour l'archipel d'échapper à la fatalité de la dépendance à la métropole. Il s'agit d'abord d'inventer

un mode multiforme de relations avec le voisin canadien. Mais on cherche également à profiter d'une localisation non seulement au contact du continent nord-américain, mais aussi à son entrée - ou à sa sortie -, pour développer des pratiques pionnières en matière de dérogation aux règles d'origine ou de transbordement, en profitant, comme Jersey l'a fait dans un tout autre contexte, de son ambivalence statutaire par rapport à la métropole et à l'Union européenne.

Trinidad a connu cette fonction d'espace laboratoire – car dérogatoire - dans le cadre du processus d'abolition du système esclavagiste dans les Caraïbes, sous l'égide de la puissance coloniale. On ne peut plus associer là innovation et insularité. Les raisons tiennent paradoxalement au passage du statut de colonie à celui de pays souverain. Cette mutation a conduit à une rentrée dans le rang institutionnel, certes synonyme d'indépendance, mais qui ne donne pas de marges de manœuvre de même nature que celles que peut s'autoriser un territoire disposant d'un statut particulier.

Jersey représente donc le modèle le plus abouti. Depuis plusieurs millénaires, on y a, accumulé et recyclé des savoir-faire en prise directe avec une intégration globale. L'île se caractérise par une faculté éprouvée d'anticiper les déclin cycliques en trouvant *sui generis* des éléments de réponse. Mais pour aussi probant qu'il puisse être, l'exemple anglo-normand porte également en germe ses limites. En effet, la fragilité des espaces insulaires apparaît comme une caractéristique inséparable de l'innovation. Les fragilités devrait-on dire. Fragilité économique, dont Saint-Pierre-et-Miquelon a montré un exemple particulièrement significatif avec l'effondrement de l'économie halieutique. Mais fragilité aussi à Jersey, où la fuite en avant ne va pas sans des interrogations sur les conséquences que pourraient avoir la fin, au bout du compte inévitable, du cycle financier. Car ce qui pourrait finalement réunir nos trois exemples, c'est une soumission - facteur de fragilité - à une activité économique hégémonique. Les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon ont éprouvé les ravages auxquels cette exposition pouvait conduire en cas de crise. Jersey pourrait un jour le vivre eu égard à la volatilité de la finance, sphère économique perpétuellement à la recherche de conditions optimales en terme de rapport coût/localisation. Trinidad-et-Tobago n'échappe pas à ce danger. La république caraïbe présente en effet toutes les caractéristiques d'un inféodation à un secteur hyperdominant, en l'occurrence les hydrocarbures. Ce qui se dit à propos de l'avenir des sources d'énergie fossiles est souvent contradictoire. D'un côté, la tonalité générale est celle de l'annonce d'une pénurie vers le milieu du XXI^e siècle. De l'autre, il est

aujourd'hui difficile d'évaluer la durée du répit qu'est susceptible d'apporter en terme de réserves l'amélioration constante des techniques d'exploration et d'extraction.

Les problèmes environnementaux participent également à la fragilité des espaces insulaires considérés. A Trinidad, des voix – certes minoritaires - s'élèvent pour stigmatiser le développement à marche forcée d'une filière énergétique intégrée, extractrice mais également *in situ* fortement transformatrice à travers la liquéfaction du gaz naturel et la production de produits dérivés, pour lesquels l'île se situe dans les tout premiers exportateurs au monde. A Jersey, on peut évoquer les effets secondaires induits par le développement du secteur des finances et de son impact en terme de pressions démographique et foncière. Ce phénomène conduit par exemple les responsables insulaires à se poser des questions sur l'approvisionnement de l'île en eau. Après l'électricité, il se pourrait qu'un jour le continent représente une solution concernant cette question qui inquiète en raison de l'accroissement de la population et de ses besoins. De son côté, eu égard à sa stagnation démographique à un bas niveau, Saint-Pierre-et-Miquelon, hormis les difficultés du dossier concernant le traitement des déchets ménagers, échappe à ce type de problèmes.

C'est à travers cette référence à la fragilité des cycles économiques insulaires que peut se poser la question des proximités sociale et, selon une approche plus holiste, sociétale. Nous considérons que les territoires les plus proches sont surtout susceptibles de devenir un recours en cas de crise. Saint-Pierre-et-Miquelon a longtemps plutôt ignoré le Canada, dans la mesure où l'archipel était intégré à un système spatial transatlantique en mesure d'assurer largement les approvisionnements nécessaires. Ce n'est plus le cas. Le territoire français a besoin des ressources offertes par son environnement canadien, en terme de fournitures de biens, de services, de logistique, d'entrées et de sorties des personnes et des biens. Du côté de Jersey, les prémisses de ré-amorçage de relations commerciales rompues au cours du XIXe siècle sont liées à une réflexion émergente et encore inachevée sur les inconvénients d'un branchement quasi-exclusif sur la Grande-Bretagne. La réactivation de ces relations dépendra strictement de la demande insulaire, elle-même déterminée par le degré de crise – qu'elle soit économique, environnementale, commerciale - au-delà duquel il apparaîtra profitable aux instances décisionnelles insulaires de se tourner davantage vers le continent. Une île de Jersey prospère et autonome n'a pas vraiment besoin du continent, selon sa propre logique qui est celle d'une projection vers le lointain. Elle peut y avoir parfois recours pour des fonctions marginales que nous considérons ici comme du gadget identitaire. Mais l'ancrage,

l'enracinement décrétés comme antidote à la dérive planétaire peuvent apparaître comme largement factices, dans la mesure où ils intéressent une proportion de la population en baisse à la fois qualitativement, si l'on considère son poids dans les institutions, et quantitativement, eu égard à l'anglicisation de la population.

Cette problématique de l'alternative régionale n'a pas vraiment cours en ce qui concerne Trinidad. Deux principales raisons peuvent être avancées. Tout d'abord, le fonctionnement à un niveau satisfaisant des fonctions régaliennes que sont la sécurité et le contrôle du territoire constitue un préalable qui n'est pas atteint du côté vénézuélien en ce début de XXI^e siècle. Il convient d'ailleurs également de signaler qu'à Trinidad même, la violence, qui prend de nombreuses formes, est un phénomène social majeur qui éloigne nettement l'île des standards présentés par les autres secteurs étudiés. Ensuite sa taille et le nombre relativement élevé de ses habitants, ajoutés à l'autonomie décisionnelle que confère le statut de république indépendante destinée à jouer un rôle non négligeable dans les constructions supranationales régionales, ne concourent pas à la voir se retrouver en position de demandeur d'intégration dans le cadre étroit de la région vénézuélienne de l'*Oriente*. C'est à un autre échelon, celui des relations d'État à État, que se situent ici les ambitions insulaires. On pourrait d'ailleurs appliquer cette prétention aux deux autres espaces insulaires – y compris la toute petite communauté de Saint-Pierre-et-Miquelon - dont les objectifs d'intégration vont, d'un point de vue scalaire, bien au-delà des rivages dont un détroit les sépare.

Nous avons identifié l'un des intérêts de la comparaison comme devant éventuellement permettre de dégager une typologie des objets géographiques concernés. Le tableau suivant permet d'en proposer une esquisse. Celui-ci établit le rapport entre d'une part l'intégration économique globale à travers l'état de l'activité dominante, point commun aux trois exemples, et d'autre part l'état de l'intégration régionale, épithète prise ici au sens de relations de proximité.

Tableau 33 : Intégration économique globale et intégration régionale

	TRINIDAD		JERSEY		ST-PIERRE-ET-MIQUELON	
Actuel ou dernier secteur économique hyperdominant	Hydrocarbures		Finances		Pêche	
État	Équilibre		Équilibre		Disparition	
Niveau des relations de proximité	Très bas		Fonctions marginales		Fonctions vitales	
Évolutions possibles	Crise	Maintien de l'activité dominante	Crise	Continuation du processus d'innovation	Innovation ou retour à une activité dominante	Statu quo
Conséquence probable sur l'évolution des relations de proximité	Aucune	Aucune	Élargissement ?	Aucune	Régression ?	Aucune

L'équilibre du secteur économique hégémonique et l'intégration globale qu'il induit sont selon nous des facteurs déterminants dans le niveau des relations de proximité. Si l'on s'en tient aux activités licites, celui-ci est très bas voire inexistant dans le cas de l'île caraïbe. Pour Jersey, il est réduit à quelques fonctions marginales. On peut faire référence à la faible part du continent dans les approvisionnements - quasi-nulle en ce qui concerne la Basse-Normandie -, la réactivation par quelques initiés du cousinage linguistique, ou quelques échanges festifs entre paroisses jersiaises et communes bas-normandes. Mais ces deux modèles diffèrent surtout dans la mesure où, en ce qui concerne Trinidad, eu égard aux arguments développés dans la page précédente, il est difficile d'envisager une évolution significative, aussi bien en cas de crise qu'en cas de pérennité de l'activité dominante. Le seul vecteur d'intégration qui nous paraîtrait de nature à donner de la substance à la proximité consisterait à inclure le remarquable et très large écosystème du delta de l'Orénoque, situé à portée de vue de Trinidad, dans une offre écotouristique transfrontalière. La frontière qui sépare les deux pays dans les bouches du Serpent est bien une frontière politique, linguistique,

culturelle. Mais c'est également une frontière « naturelle », épithète non pas comprise ici dans son sens classique et unanimement dénoncé, mais bien comme la marque de la juxtaposition de deux systèmes naturels bien distincts. Au nord, l'île de Trinidad, malgré son appartenance géomorphologique au continent sud-américain, présente des caractéristiques qui l'intègrent à l'ensemble caraïbe. On peut citer notamment - et c'est encore plus vrai à Tobago - la présence de sites littoraux propices au tourisme balnéaire. A moins de vingt kilomètres au sud de Trinidad, la région se caractérise de façon radicalement différente, par une tonalité très continentale, avec la présence d'un fleuve géant, au bord duquel vivent des survivants des cultures amérindiennes. Mais nous savons que l'éventualité d'une telle construction transfrontalière est totalement obérée par l'incapacité persistante des autorités à faire de cette région une zone éligible à de telles activités. En raison de la dangerosité de la région qu'elle induit, la frontière est ici *de facto* infranchissable, ainsi que nous l'avons nous-même éprouvé.

Plus complexe nous apparaît finalement le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon. Eu égard à sa taille réduite et – surtout - à son faible nombre d'habitants, l'archipel présente un spectre de relations particulièrement riche avec son immense voisin. Poussé par la nécessité, il est le seul de nos trois cas à présenter ainsi une large palette de proximités, spatiale avec Terre-Neuve, historique, culturelle, linguistique avec le Nouveau-Brunswick notamment, et d'altérités, douanière, fiscale, culturelle avec la sphère nord-américaine prise dans son ensemble. Cette quête désespérée, qui transparaît dans l'imagination déployée par les habitants de l'archipel pour trouver des niches économiques susceptibles de le sortir de son état de collectivité assistée, renvoie aux manœuvres réitérées des autorités dans les années 1760 destinées à ne surtout pas faire sortir l'archipel du cadre étroit se résumant à une fonction de base logistique pour la pêche. Près de 250 ans plus tard, les vicissitudes de la filière illustrent crûment les réticences que l'on exprimait alors à Versailles, qui conduisent aujourd'hui à une situation d'économie prétexte. Il reste à inventer, et la communauté ne manque pas à cet égard de ressources et d'imagination, un modèle qui instaurerait des relations totalement apaisées avec la métropole et avec le Canada. Il n'y a d'ailleurs pas pour Saint-Pierre-et-Miquelon un Canada mais des Canadas. Ce phénomène de mosaïque relationnelle ambivalente n'est pas absent dans les autres cas mais, en ce qui concerne Saint-Pierre-et-Miquelon, il se caractérise par une amplitude exceptionnelle, de la rancœur la plus exacerbée dans le domaine de la pêche et des délimitations territoriales, à la fraternité des liens entre Acadiens des deux pays.

Île et frontière : notions tangibles et convergentes

Nous avons décidé de ne pas associer dans le titre de cette thèse les adjectifs « spatiales » ou, mieux, « socio-spatiales » à « discontinuités ». Nous avons ainsi souhaité ne pas les dissocier d'une troisième épithète, à savoir « temporelles », dont l'inclusion aurait à l'évidence conduit à une intenable innovation morphosyntaxique. Mais nous tenons cependant à réunir ces trois éléments, indissociables de la démarche géographique, dans la référence à ce que nous avons choisi de nommer les tangibilités, en appliquant cette proposition aussi bien à la frontière qu'à l'insularité.

Nous ne prenons pas le mot de « tangibilité » dans l'un de ses sens, le plus courant, de « ce qui est manifestement réel, évident¹⁶² », mais plutôt comme le contraire d'« intangibilité », caractère de « ce à quoi l'on ne peut pas toucher » (*Ibid.*). On a vu à quel point les frontières non seulement apparaissent, disparaissent, réapparaissent mais peuvent aussi être soulignées du trait brutal d'un mur ou être en partie gommées, par exemple à travers l'émergence d'espace supranational du type Schengen. Nous estimons que l'on peut appliquer aux frontières cette notion de tangibilité aux trois échelles, spatiale, sociale, temporelle. En ce qui concerne la première, la tangibilité est particulièrement marquée dans le cas des frontières marines. Non pas que leur tracé, phénomène récent, soit formellement remis en cause. Une frontière décidée bilatéralement ou par l'intermédiaire d'un arbitrage n'est à notre connaissance jamais rediscutée, sinon exceptionnellement pour des retouches mineures, comme on l'a vu entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela (*cf.* p. 459). Mais leur caractère multiforme et la spécificité des agents – humains, institutionnels, animaux, minéraux – qu'elles concernent, conduisent *de facto* à des ajustements qui la transforment et font perdre de la substance au caractère péremptoire inhérent à la proclamation territoriale.

Par rapport aux frontières terrestres, la verticalité marine représente en la matière un élément fort de complexification. Mais comme pour elles, la tangibilité se manifeste par une constante remise en cause de la rigidité des constructions territoriales à travers des constructions globales, supranationales, bilatérales ainsi que par des initiatives privées plus ou moins licites. De l'unitisation d'un gisement d'hydrocarbures, processus qui revient à gommer totalement pour un temps une frontière décidée, à la construction d'un mur supposé

¹⁶² *Grand Larousse Encyclopédique.*

totalelement infranchissable, les combinaisons qui qualifient les frontières, qu'elles soient terrestres ou marines, sont infinies.

La tangibilité temporelle des frontières est consubstantielle à leur tangibilité spatiale. Durcissement des conditions d'accès à un territoire étranger, assouplissement des règles, ou – dans le cas des frontières et des limites marines – fermeture de l'accès de zones de pêche à certains types d'intervenants, ouverture à d'autres, sont autant de phénomènes qui se manifestent non seulement par rapport à un en deçà et un au-delà, mais également à un avant et à un après. Et, si l'on s'en tient au domaine halieutique, cet avant conditionne pour une part l'après à travers la reconnaissance des droits historiques. Un traité ou un accord délimitent à la fois deux époques et deux espaces distincts. Mais les ruptures spatiales et temporelles qu'ils induisent ne constituent pas nécessairement, en tout cas en ce qui concerne les frontières marines, des bouleversements dans les pratiques des acteurs impliqués. Par ailleurs, nous avons vu à quel point dans nos trois cas une dyade, en l'occurrence marine, peut être multiséquentielle. Nous avons recensé dix séquences pour Saint-Pierre-et-Miquelon, sept pour Jersey et Trinidad (*cf.* tableaux 12, 13 et 14 p. 225-226). Si l'on constate une stabilisation générale - respectivement depuis 1949, 1945 et 1962 – on ne peut ignorer qu'à ce recensement strictement bilatéral se superposent voire se substituent d'autres à caractère supranational. Ainsi, par exemple, la frontière entre la France et le bailliage de Jersey ou entre la France et le Canada est-elle susceptible de changer de nature en fonction des dispositions prises à l'échelon européen.

L'en deçà par rapport à l'au-delà, l'avant par rapport à l'après, mais aussi l'un par rapport à l'autre : la tangibilité des frontières est également sociale. Elle l'est d'abord en tant que production humaine destinée à différencier, réguler, contrôler, trier, comme l'actualité politique nationale et mondiale nous en fournit régulièrement des exemples. Les frontières marines n'échappent pas à ce constat. Dès que la limite des eaux territoriales est franchie par un navire chargé de postulants à l'immigration vers l'Europe, les garde-côtes puis les services d'immigration des pays concernés sont confrontés à cette fonction de tri. La frontière – le plus souvent différée dans le cas des frontières marines au littoral - joue à ce titre un rôle de révélateur qualifiant ou disqualifiant des disparités entre individus : passage sans problème pour les uns, munis des autorisations nécessaires que leur statut social leur confère, passage interdit pour les autres, poussés à la transgression par la nécessité économique.

Les trois tangibilités peuvent également s'appliquer également à l'insularité. L'expression « certitude géomorphologique » que nous avons employée (*cf.* p. 47) peut même d'une certaine façon être remise en cause dans le cas relativement fréquent de la mise en place de liaison fixe sous forme de ponts ou de tunnels entre île et continent. Mais l'essentiel n'est pas là. En matière d'insularité, les tangibilités les plus significatives nous paraissent devoir être sociales et temporelles.

Toutefois liée à la position du curseur « taille de l'île », la situation d'insularité – et l'éventuelle gêne qu'elle est susceptible d'entraîner – a dans une large mesure à voir avec les moyens de s'en affranchir. Les sous-chapitres que nous avons respectivement consacrés aux liaisons aériennes et maritimes montrent, notamment à travers le niveau très élevé des investissements consentis pour les premières, combien cet aspect représentait un élément important dans la politique d'intégration. A Trinidad, île grande et peuplée si on la compare à nos autres exemples, cette stratégie procède d'une volonté d'intégration politique mue par une ambition de promotion de la République de Trinidad-et-Tobago en qualité de *leader* régional. On peut émettre l'hypothèse – que des enquêtes pourraient probablement valider – que le transport aérien est davantage destiné à asseoir cette ambition qu'à servir les pratiques spatiales du plus grand nombre. A Jersey, le cumul air/mer de passagers quittant l'île ou y entrant tourne bon an mal autour de 2,5 millions. Les statistiques officielles font état d'une répartition à peu près égale entre visiteurs et population jersiaise. Ce nombre élevé amène à un ratio annuel, que l'on peut également considérer comme exprimant une facilité moyenne de sortir de l'île, déplacement/population de l'ordre de treize passages, soit une moyenne de six à sept allers et retours par an. A Saint-Pierre-et-Miquelon, la structure des éléments statistiques fournis en la matière ne permet pas d'établir un indice aussi précis. Des recoupements amènent tout de même à l'estimer à un niveau beaucoup plus bas. Même améliorée par le dispositif de sortie liée au domaine de la santé, cette donnée très approximative exprime tout de même une réelle difficulté de déplacement liée au coût.

Mais ces chiffres moyens ne peuvent pas rendre compte de la grande diversité des situations individuelles par rapport à l'insularité. Nous ne prétendons d'ailleurs pas ici faire le tour de la question, mais simplement l'aborder sans perdre de vue notre sujet. Certains éléments de la problématique insulaire, comme l'ambivalence que l'on pourrait qualifier d'interne à chaque individu, combinaison intime d'éléments revendiqués et subis, n'avaient pas selon nous à être traités dans le cadre de cette recherche. Cependant la notion de

tangibilité nous renvoie au critère social de la mobilité, à une variable sociale de l'insularité. A Saint-Pierre-et-Miquelon, certaines personnes âgées n'ont, paraît-il, jamais quitté l'archipel. D'autres, qu'elles côtoient dans un espace urbain d'à peine plus d'un kilomètre carré, sont appelées à remplir des fonctions de représentations dans les instances internationales et multiplient les déplacements à large amplitude spatiale, non seulement vers la métropole, mais également, par exemple dans le cadre de réunions de l'OCTA ou de l'OPANO, dans le monde entier. La situation et le statut de Saint-Pierre-et-Miquelon, île-frontière, territoire éloigné de plusieurs milliers de kilomètres de la métropole, garantissent incontestablement à un nombre non négligeable d'habitants de l'archipel des pratiques spatiales que n'ont à coup sûr pas dans de mêmes proportions les personnes vivant sur d'autres îles appartenant à la même entité politique que le continent proche. On peut également évoquer les disparités, souvent liées aux précédentes, entre ceux qui doivent financer leur sortie et ceux qui bénéficient de facilités liées à leur statut et/ou à leurs fonctions susceptibles de les amener à sortir de l'île, sans parler de la stricte logique arithmétique qui fait que l'impact budgétaire du coût d'un billet d'avion diffère en fonction des revenus dont dispose tel ou tel foyer. On retrouve bien en ce qui concerne l'insularité le même spectre infini de combinaisons intégrant ou non les individus en fonction de leurs positions, appartenances et catégorisations sociales dans des systèmes relationnels qui relativisent l'insularité de chacun.

La notion de tangibilité appliquée à l'insularité peut également se décliner à propos des temporalités. Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon s'avère là aussi illustratif. Si l'on admet que l'on puisse discuter de la variation temporelle du degré d'insularité, quand peut-on estimer qu'il est supérieur pour Saint-Pierre-et-Miquelon ? Est-ce lorsque l'archipel était bien intégré aux circuits halieutiques et commerciaux globaux, ou lorsqu'il ne bénéficie plus de ce type d'ouverture sur le monde ? Nous nous heurtons ici au difficile problème de l'insularité collective, lié à celui de la distinction insularité collective/insularité individuelle. S'il paraît difficile de répondre de façon tranchée à ces questions, à tout le moins pouvons nous considérer qu'au même titre qu'il y a des variations synchroniques, individuelles et collectives, de l'insularité liées à la tangibilité sociale, il y a des variations diachroniques, individuelles et collectives également, déterminées « à un moment donné » par « le tableau d'ensemble » contextuel (Di Méo G., Buléon P., 2005).

Selon la même perspective que Jean-Luc Piveteau (2003) qui affirme à propos de la Suisse - dont il se demande en même temps si elle « ne vit pas en marge » - qu'elle « est

partie prenante, qu'elle fait corps de façon étroite avec ses environnements proches ou éloignés », on peut estimer qu'île – et insularité, état qu'elle induit - et frontière s'avèrent être des objets géographiques proches. Si le même auteur distingue l'au-delà, et la nécessité de s'ouvrir au monde, de l'en deçà synonyme de repli, c'est pour mettre en évidence le fait que ces éléments dialectiques sont les versants fondamentalement liés du même système de représentations, que nous estimons également applicable à l'île et à la frontière. Une vision chorématique pourrait nous les faire apparaître comme très différents dans la mesure où la notion de frontière s'inscrit d'abord dans un registre linéaire alors qu'à l'île correspond une structure aréolaire. La convergence a en outre ses limites si l'on considère que la métaphore du noyau dur et des marges floues se comprend mieux à propos de l'île que de la frontière. Mais nous pensons, à la lumière des travaux que nous avons menés dans le cadre de cette thèse, que les deux éléments de la combinaison île-frontière sont étroitement liés au paradigme géographique que nous rattachons à la notion fondamentale de limite. L'emploi de la métaphore « îlot de prospérité » que nous avons d'emblée évoquée à l'aube de ce travail à propos des îles Anglo-Normandes (*cf.* p. 5), illustre bien la convergence des deux termes à travers la référence commune à des discontinuités plus ou moins visibles, frontières et insularités sociales, spatiales, temporelles.

Bilan épistémologique et ouvertures

Au moment d'achever ce travail, il ne nous paraît pas inutile de revenir sur quelques éléments qui, en amont ou au cours de sa réalisation, l'ont structuré. Nous n'avons rien à regretter sur le choix des termes de la comparaison. Selon une approche comparative, les trois cas se sont révélés à travers leurs différences et leurs similitudes de nature à esquisser dans cette conclusion une typologie de l'objet géographique « combinaison île-frontière ». Il serait probablement intéressant de compléter ce travail sur trois cas par une recherche équivalente sur d'autres parmi ceux que nous avons identifiés en fonction des critères énoncés. Comme toute recherche, celle-ci ouvre d'ailleurs sur bien d'autres. Dans nos trois cas, à l'insularité de Saint-Pierre, Trinidad et Jersey correspondent les surinsularités respectives de Miquelon, Tobago et, en déplaçant l'élément anglo-normand vers Guernesey, d'Aurigny ou de Sercq. Il y a là par exemple d'autres études comparatives à effectuer.

Nous avons par ailleurs considéré que notre contribution à une géographie sociale se ferait d'abord par une prise en compte de la diversité de l'échelle sociale. Nous pensons avoir

dans une large mesure répondu à cet objectif. Des pêcheurs de Trinidad aux travailleurs bretons émigrés à Jersey, des pêcheurs de morue gaspésien aux travailleurs vénézuéliens des plantations de cacao trinitadiennes, des Acadiens sillonnant parfois tout un hémisphère il y a 250 ans aux pêcheurs travaillant quotidiennement en ce début du XXI^e siècle dans le golfe Normand-Breton, la place tenue dans notre propos par les acteurs au coeur des enjeux socio-spatiaux est importante. Cette prise en compte représente la face incarnée de la réalité des rapports sociaux médiatisés par l'espace, qui complètent les indispensables références aux États et aux diverses institutions, qui ont elles aussi largement nourri ce texte.

Ces considérations ne doivent pas se comprendre comme autant de manifestations d'autosatisfaction. Nous savons maintenant davantage à quel point le genre d'entreprise à laquelle nous nous sommes voué est falsifiable. Nous reprenons cette épithète hors de sa définition poppérienne, que l'on peut rattacher à un devoir de remise en cause incessante de la connaissance scientifique. Nous utilisons plutôt ce terme pour rendre compte du caractère éminemment instable d'un processus cognitif en construction permanente, dont la pertinence dépend en partie non seulement des protocoles de la recherche, mais également des aléas difficilement évitables de cette dernière. Falsifiable d'abord par le choix des termes, comme nous l'avons exposé dans le passage consacré à l'emploi de la méthode comparative (*cf.* p. 79 et suiv.). Falsifiable aussi par le caractère forcément inachevé de l'objectivation sociale, falsifiable encore par les déplacements ou les rendez-vous manqués, les lectures peut-être oubliées. Mais falsifiable également - cette fois positivement - par les échanges privilégiés, les rencontres avec l'œuvre d'un écrivain ou, plus directement, avec un témoin précieux qui éclaire et donne les clés de la compréhension d'une situation complexe. Pour reprendre l'aveu braudélien (*cf.* p. 98), nous avons vécu d'innombrables petits « Raguse ». Cette falsifiabilité intrinsèque, qui est – on peut le penser – largement inhérente à toute recherche, notamment en sciences humaines et sociales, est d'autant plus à signaler qu'elle s'applique en l'occurrence à des travaux qui se caractérisent par une grande diversité à la fois de la thématique et des espaces objets de la recherche. La difficulté de notre sujet a résidé dans le fait qu'il n'était ni l'insularité, ni la frontière, sujets d'étude balisés par une production scientifique consistante, mais la combinaison des deux avec un élément sous-jacent et incontournable, la mer, espace support et intervalle. Nous avons donc toujours essayé de trouver un équilibre entre les tendances épistémologiquement centrifuges de nature à nous faire dévier d'une trajectoire tout simplement définie par l'intitulé de notre sujet.

Ainsi, dans la première partie, nous avons essayé de trouver notre chemin dans le corpus théorique de la discipline géographique. Cette entreprise d'introspection épistémologique, surdimensionnée par rapport à beaucoup de travaux du même ordre dont nous avons pu prendre connaissance, est, elle aussi, éminemment falsifiable. Une conclusion efficiente aurait peut-être pu consister en un retour élément par élément sur l'état des lieux théoriques et épistémologiques balisés par le sujet que nous avons pratiqué en début de thèse. Reconsidérer ce que nous avons alors écrit sur les échelles, la complexité, la méthode comparative, les approches dialectique et systémique, les proximités, les altérités, l'appropriation, le territoire, à l'aune de ce que nous avons essayé de démontrer aurait assurément représenté une tâche pleine d'intérêt. Mais il est des entreprises auxquelles il faut renoncer pour des raisons qui tiennent au format et au *tempo* général de notre recherche. Savoir arrêter une thèse est l'une des questions les plus fondamentales et difficiles que nous avons eu à résoudre – ou tout au moins à trancher – au cours de ces épreuves terminales.

La prise en compte de la profondeur historique représentait un élément capital de notre recherche. Nous avons aimé édifier ce socle temporel et pratiquer, jusque dans cette conclusion, cet incessant va-et-vient entre l'universel et le factuel, entre l'instantané et le temps long. Nous avons repris des travaux et ouvrages que nous avons considérés comme importants dans notre processus démonstratif. Nous avons rassemblé des éléments épars, ambitionnant de donner du sens au désordre apparent. Le chemin n'est plus là au cœur du corpus disciplinaire, il est, comme nous l'avons déjà exprimé, dans l'épaisseur historique du monde.

Restent les recherches empiriques. La troisième partie nous a classiquement fourni l'occasion de pratiquer une recherche multiforme selon une approche géographique synchronique. Cette dernière formulation ne se situe pas en opposition à une géographie historique, mais correspond bien à une étude concentrée sur un temps court que nous pouvons établir, en fonction de l'amplitude temporelle des sources utilisées, à moins d'une décennie. Elle a consisté en une collecte personnelle de données et d'informations. Les différentes voies que nous avons empruntées - entretiens, recherches, enquêtes - nous ont permis de quantifier et de qualifier cette ambivalence ouverture/fermeture, antienne théorique dès que l'on s'attaque aux objets géographiques « île » et « frontière ».

Mais c'est pour la quatrième partie que s'est déroulé l'essentiel de notre recherche d'un terrain en l'occurrence marin et peut-être l'apport principal de cette thèse. Notre objectif était de discuter, en profitant d'un cumul île-frontière, dont nous avons émis l'hypothèse qu'il pouvait être en la matière déterminant, du vide social apparent de la mer. Cette focalisation, parfois directement pratiquée jusqu'au cœur des instances destinées à prendre les décisions les plus prosaïques, nous a permis de donner de la substance à notre approche de l'espace marin considéré comme enjeu, à l'articulation des constructions juridiques et des pratiques sociales. Selon cette perspective, la mer se révèle très loin des représentations cartographiques et mentales qu'elle suscite généralement.

Des chercheurs s'appliquent dans d'autres domaines de la géographie marine à montrer des aspects de son caractère éminemment discontinu. On les trouve notamment dans le domaine de l'hydrologie, montrant un océan structuré, disséqué par les courants de différentes natures eux-mêmes déterminés par des phénomènes naturels planétaires ou cosmiques. Pour notre part, nous avons, pour les infimes portions de l'océan global auxquelles nous nous sommes particulièrement intéressé, esquissé une vision où la mer peut apparaître comme un espace sur, dans et sous lequel se côtoient, se superposent, se confrontent des intervenants porteurs de logiques souvent contradictoires et productrices d'espaces.

Ces combinaisons juridiques, sociales, spatiales et temporelles conduisent à considérer l'espace marin comme une superposition de mosaïques constituées d'éléments de taille, de densité sociale extrêmement variable. Il n'est d'ailleurs pas besoin de faire référence aux secteurs des latitudes australes les plus éloignés pour étayer ce point de vue. Le golfe Normand-Breton offre l'exemple d'une densité sociale qui ne se détecte peut-être pas toujours à l'œil nu, mais qui est cependant attestée par une production réglementaire substantielle et une multiplicité des acteurs et des actants impliqués. On est loin de retrouver cette densité, dont la volonté d'homogénéisation est une manifestation concrète, dans d'autres secteurs qui lui sont pourtant proches. Ce travail de différenciation sociale a été très largement effectué en ce qui concerne le littoral, zone de contact terre-mer et interface à certains de ses points. Lui aussi connaît ses zones de fortes pressions sociales, ses conflits d'usage, ses parties délaissées. En ce qui concerne la mer, nous considérons qu'il y a là un chantier à peine ébauché. A ce titre, elle offre des perspectives et un champ de recherche prometteur.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES ET OUVRAGES GÉNÉRAUX - ÉPISTÉMOLOGIE

- ANCEL J., 1936, *Géopolitique*, Paris, Delagrave, 120 p.
- ARMENGAUD F., 1999, *La Pragmatique*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 127 p.
- AURIAC F., 1983, *Système économique et espace : un exemple en Languedoc*, Paris, Economica, 585 p.
- AUZIAS J.-M., 1968, *Clefs pour le structuralisme*, Paris, Seghers, 189 p.
- BAILLY A. et al., 1984, éd. 1995, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, 263 p.
- BAILLY A., 1989, L'imaginaire spatial, plaidoyer pour la géographie des représentations, *Espaces-Temps*, n° 40-41, p. 53-58.
- BAILLY A., FERRAS R., 1997, *Éléments d'épistémologie de la géographie*, Paris, Armand Colin, 191 p.
- BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D., 1995, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, 1 167 p.
- BAULIG H., 1950, *Essais de géomorphologie*, Paris, Les Belles Lettres, 160 p.
- BAVOUX J.-J., 2002, *La géographie : objets, méthodes, débats*, Paris, Armand Colin, 239 p.
- BEAUJEU-GARNIER J., 1981 (coord.), *De la géographie urbaine à la géographie sociale : sens et non-sens de l'espace*, Paris, CNRS et al., 262 p.
- BRAUDEL F., 1949, éd. 1990, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 587 p.
- BRAUDEL F., 1979, *Économie, civilisation matérielle et capitalisme*, Paris, Flammarion, 3 t., 543 p., 599 p., 606 p.
- BROC N., 1980, *La géographie de la Renaissance, 1420-1620*, Paris, Comité des Travaux historiques et Scientifiques, 258 p.
- BRUHNES J., 1909, *La géographie humaine*, Paris, Alcan, 802 p.
- BRUNET R., 1967, *Les phénomènes de discontinuités en géographie*, Paris, CNRS, 117 p.
- BRUNET R., FRANÇOIS J.-C., GRASLAND C., 1997, La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche, *l'Espace Géographique*, n°4, p. 297-308.
- BULÉON P., 2002, Spatialités, Temporalités, pensée complexe et logique dialectique moderne, *EspacesTemps.net*, Textuel, 01.05.2002, <http://espacestemp.net/document 339.html>.
- CABANNE P., 1963, *L'Épopée du cubisme*, Paris, La Table ronde, 431 p.
- CHATELAIN A., 1953, Horizons de la géographie sociologique, *Annales : Économies, Sociétés, Civilisations*, p. 225-228.
- CLAVAL P., 1973, *Principes de géographie sociale*, Paris, Génin, 351 p.
- CLAVAL P., 1980, *Les mythes fondateurs des sciences sociales*, Paris, PUF, 262 p.
- CLAVAL P., 1980, Centre/Periphery and Space : Models of Political Geography, in Gottmann J. (éd.) *Centre and Periphery : Spatial Variation in Politics*, Londres, SAGE Publications, p.63-71.
- CLAVAL P., 1994, *Géopolitique et géostratégie. La pensée politique, l'espace et le territoire au XXe siècle*, Paris, Nathan Université, 190 p.
- CLAVAL P., 1998, *Histoire de la Géographie française de 1870 à nos jours*, Paris, Nathan, coll. Université, 543 p.

- COX K. R. (éd.), 2005, *Political Geography, Critical Concepts in the Social Sciences*, Londres, Routledge, 4 vol., 1 600 p.
- DAIX P., 2001, *Braudel*, Paris, Flammarion, coll. Grandes biographies, 564 p.
- DARWIN C., 1859, éd. 1873, *L'origine des espèces au moyen de la sélection naturelle ou la lutte pour l'existence dans la nature*, trad. Moulinié J.-J., Paris, Reinwald, 612 p.
- DAUPHINÉ A., 1995, *Chaos, fractales et dynamiques en géographie*, Montpellier, GIP Reclus, coll. Espace modes d'emploi, 136 p.
- DAUPHINÉ A., 2003, *Les théories de la complexité chez les géographes*, Paris, Anthropos, 248 p.
- DEMANGEON A., 1932, Géographie politique, *Annales de Géographie*, vol. 41, n° 229, p. 22-31.
- DI MÉO G., 1991, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Paris, Economica, 319 p.
- DI MÉO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 317 p.
- DI MÉO G., BULÉON P. (dir.), 2005, *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*, Paris, Armand Colin, coll. U Géographie, 304 p.
- DUPUY G., 2002, *Internet, géographie d'un réseau*, Paris, Ellipses, 160 p.
- DURAND M.-F., LÉVY J., RETAILLÉ D., 1992, *Le Monde. Espace et systèmes*, Paris, Presses de la FNSP et Dalloz, 565 p.
- FEBVRE L., 1922, *La Terre et l'évolution humaine*, Paris, La Renaissance du livre, 468 p.
- FRÉMONT A., 1976, *La région, espace vécu*, Paris, Flammarion, 224 p.
- FRÉMONT A., CHEVALIER J., HÉRIN R., RENARD J., 1984, *Géographie sociale*, Paris, Masson, 381 p.
- GAY J.-C., 1995, *Les discontinuités spatiales*, Paris, Economica, 112 p.
- GEORGE P., 1946, *Géographie sociale du monde*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 127 p.
- GEORGE P., 1989, *Les Hommes sur la terre. La géographie en mouvement*, Paris, Seghers, 221 p.
- GRATALOUP C., 1991, Les Régions du Temps, *Périodes : la Construction du Temps Historique*, Actes du colloque *Histoire au présent*, Paris, EHESS, p. 157-173.
- HAGGETT P., 1965, *Locationnal analysis in human geography*, éd. fr., 1973, *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 390 p.
- HÉRIN R., FLEURY C., GUILLOT F., FOURNIER J.-M., FRANTZ D., RIPOLL F., 2005, Géographie sociale et complexité, in Hérin R., Cadet B. (coord.), *La complexité, ses formes, ses traitements, ses effets*, Actes du colloque de Caen des 19 et 20 septembre 2002, Caen, Cahiers de la MRSB, p. 117-141.
- HOBBSBAWM E., 1992, *Nations et nationalismes depuis 1780*, Paris, Gallimard, 255 p.
- HOERNER J.-M., 1996, *Géopolitique des territoires, de l'espace approprié à la suprématie des États-Nations*, Perpignan Presses Universitaires de Perpignan, 341p.
- ISNARD H., 1985, Espace et temps en géographie, *Annales de Géographie*, n° 525, p. 534-545.
- LACOSTE Y., 1976, *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Paris, Maspero, 215 p.
- LE BERRE M., 1995, Territoires, in BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p. 601-622.
- LEFEBVRE H., 1974, *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos, 485 p.
- LESTRINGANT F., 1991, *L'atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*, Paris, Albin Michel, 272 p.

- LÉVY J. (dir.), 1991, *Géographies du politique*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 224 p.
- LÉVY J., 1994, *L'espace légitime. Sur la dimension spatiale de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 442 p.
- LÖSCH A., 1954, *The Economics of Location*, New Haven, Yale University Press, 520 p.
- MARTONNE E. de, 1932, *Traité de géographie physique, tome 3 : biogéographie*, Paris, Armand Colin, 458 p.
- MEYNIER A., 1969, *Histoire de la pensée géographique en France (1872-1969)*, Paris, PUF, 224 p.
- MOLES A., ROHMER E., 1972, *Labyrinthes du vécu. L'espace : matière d'action*, Paris, Méridiens, coll. Sociologie au quotidien, 246 p.
- MOLES A., ROHMER E., 1982, *Psychologie de l'espace*, Paris, Casterman, 163 p.
- MOLES A., 1995, Vers une psychogéographie, in Bailly A., Ferras R., Pumain D. (dir.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p. 159-187.
- PÉGUY C.-P., 1996, *L'horizontal et le vertical. Le géographe entre Le passé et Le devenir de La planète*, Montpellier, Reclus, 176 p.
- PÉGUY C.-P., 2001, *Espace, temps, complexité, vers une métagéographie*, Paris, Belin, coll. Géographiques - Reclus, 283 p.
- PIVETEAU J.-L., 1990, L'épaisseur temporelle de l'organisation de l'espace : " palimpseste " et " coupe transversale " , in Dupont (Groupe), *Histoire, Temps et Espace, Géopoint 1990*, Avignon, Université, p. 211-220.
- PIVETEAU J.-L., 2003, La Suisse au balcon : échos contemporains de la territorialité helvétique, in Gugler P., Ratti R, *L'espace économique mondial et régional en mutation*, Zürich, Schulthess, p. 315-328.
- POPPER K., 1973, *La logique de la découverte scientifique*, Lausanne, Payot, 480 p.
- RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairie Technique, 249 p.
- RAFFESTIN C. et al., 1995, *Géopolitique et histoire*, Paris, Payot, 329 p.
- RATZEL F., 1897, *Politische Geographie*, éd. fr., *La Géographie politique*, 1987, Paris, Fayard, 220 p.
- RECLUS É., 1868, *La Terre*, Paris, Hachette, 827 p.
- RECLUS É., 1876-1894, *Nouvelle Géographie universelle*, Paris, Hachette, 19 vol.
- RIPOLL F., VESCHAMBRE V., (dir.), 2005, L'appropriation de l'espace – Sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir, *Noroi*, n° 195, Rennes, PUR, 128 p.
- RITTER C., 1855, éd. fr. 1974, *Introduction à la géographie générale comparée*, Paris, Les Belles Lettres, 241 p.
- ROCHEFORT R., 1961, *Le travail en Sicile, étude de géographie sociale*, Paris, PUF, 363 p.
- ROSIÈRE S., 2003, *Géographie politique et géopolitique. Une grammaire de l'espace politique*, Paris, Ellipses, 320 p.
- SANGUIN A.-L., 1990, En relisant Ratzel, *Annales de géographie*, n° 1 555, p. 579-594.
- SANTOS M., 1997, *La nature de l'espace : Technique et temps, raison et émotion*, Paris, L'Harmattan, 271 p.
- SCHAEFER F., 1953, Exceptionalism in geography : a methodological examination, *Annals of the Association of American Geographers*, n° 43, p. 226-249.

- SCHEIBLING J., 1994, *Qu'est-ce que la Géographie ?*, Paris, Hachette, 197 p.
- SCHWACH V., 1997, La psychosociologie de l'espace. Introduction aux théories d'Abraham Moles, *Bulletin de Micropsychologie*, n° 32, 62 p.
- SIMIAND F., 1903, Méthode historique et science sociale, *Revue de Synthèse Historique*, éd. *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, janv.-fév. 1960, p. 83-119.
- SORRE M., 1943-1952, *Les fondements de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 3 t. en 4 vol., 447 p., 1 031 p., 499 p.
- SORRE M., 1955, *Géographie psychologique. L'adaptation au milieu climatique et biosocial*, Paris, PUF, 55 p.
- VIDAL DE LA BLACHE P., 1903, *Tableau de la géographie de la France*, Paris, Hachette, 403 p.
- VIERIS G., 1990, *Éléments de géomorphologie*, Paris, Nathan, 223 p.
- VIRILIO P., 1996, *Cybermonde, la politique du pire*, Paris, Textuel, 112 p.
- WALLERSTEIN I., 1980, *Le système du monde du XVe siècle à nos jours*, Paris, Flammarion, 2 t., 410 p. et 370 p.
- WALLERSTEIN I., 1985, *Le capitalisme historique*, Paris, La Découverte, 119 p.

LES ÎLES, L'INSULARITÉ

- BAUDRY R., 1997, L'île, carrefour du merveilleux, *Le Courrier de l'UNESCO*, déc. 1997, p. 6-10.
- BIAGINI E., HOYLE B. (dir.), 1998, *Insularity and Development: International Perspectives on Islands*, Pinter Publishers, Londres, 352 p.
- BLACHE J., 1948, Les particularités géographiques des îles, *Bull. de la Société de Géographie de Marseille*, n° 64, p. 5-22.
- BONNEMAISON J., 1985, Voyage autour du territoire, *L'espace Géographique*, n° 4, *Images sociales et culturelles d'un espace insulaire*, p. 249-262.
- BONNEMAISON J., 1991, Vivre dans l'île, une approche de l'iléité océanienne, *L'Espace géographique*, t. XIX-XX, n° 2, p. 119-125.
- BONNIOL J.-L., 1987, *Micro-insularité et particularisme : approche comparée à partir de cas antillais et seychellois*, Actes du colloque de Bordeaux-Talence, *Îles tropicales : insularité, insularisme*, coll. Îles et Archipels, n° 8, CEGET, p. 67-86.
- BRIGAND L., 1983, *Les îles bretonnes. Aspects géographiques de l'insularité*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 2 T., 267 p. et 111 p. – Thèse de 3^{ème} cycle de géographie.
- BRIGAND L., 2002, *Les îles du Ponant : histoires et géographie des îles et archipels de la Manche et de l'Atlantique*, Quimper, Palantines, 479 p.
- BRIGAND L., LE DEMEZET M., 1987, La spécialisation des activités dans les îles de Batz, d'Ouessant, et de Groix : une forme d'adaptation aux entraves de l'insularité, *Norois*, t. 24, n° 133-135, janv.-sept. 1987, p. 201-210.
- CABOURET M., 1997, L'insularité, facteur d'autonomie politique et administrative ? Les îles Aland (Finlande), in Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île : une géopolitique des insularités*, Paris l'Harmattan, coll. Géographie et culture, p. 55-67.
- CARRÉ F., 1991, Insularité et pêche dans les petites îles de l'Atlantique nord, *Norois*, n° 37, p. 45-59.
- CARRÉ F., 1991, Insularité et pêche dans l'Atlantique Nord, Actes du colloque *Territoires et Sociétés insulaires*, Brest, 15-17 nov. 1989, coll. Recherche et Environnement, n° 36, p. 267-278.

- CHARLIER J., 1990, Le phénomène Mariehamn, in *Noröis* n° 146, avril-juin 1990, p 117-129.
- DEPRAETERE C., 1991, Le phénomène insulaire à l'échelle du globe : tailles, hiérarchies et formes des îles océanes, *L'Espace géographique*, tome XIX-XX, n° 2, p. 126-134.
- DIPLA H., 1984, *Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer*, Paris, PUF, 248 p.
- DOUMENGE F., 1985, Les îles et les micro-États insulaires, *Hérodote*, n° 37-38, p. 297-327.
- DOUMENGE F., 1986, Les îles, des « mondes à part », *Le Courrier de l'UNESCO*, oct. 1986, p. 9-11.
- DOUMENGE J.-P., 1987, *Îles tropicales : insularité, insularisme*, Bordeaux, CRET, 499 p.
- GOURMELON F., BRIGAND L. (éd.), 1991, *Territoires et sociétés insulaires*, Actes du colloque international de Brest, ministère de l'environnement, coll. recherches environnement, 456 p.
- HACHE J.-D., 1987, The Island Question, Problems and prospects, *Ekistics*, n° 323-324, p. 88-92.
- HUETZ DE LEMPS C., 1994, L'histoire et les îles ..., *Hérodote*, n° 74/75, p. 32-45.
- JAYEWARDENE H.W., 1990, *The regime of Islands in International Law*, Dordrecht, Nijhoff, 572 p.
- LABRECQUE G., 1998, Les îles de l'Atlantique comme circonstances pertinentes à la délimitation des frontières maritimes, in *Noröis* n° 180, oct. 1998, p 653-655.
- Les Cahiers d'Outre-mer*, 2004, *Insularité, société et développement*, n° spécial, Pessac, Institut de géographie Louis Papy, t. 57, n° 225, janv.-mars 2004, 112 p.
- MAINET G. (dir.), 1998, *Îles et littoraux tropicaux*, Actes des VIIe journées de Géographie tropicale, Brest 11-12-13 septembre 1997, Nantes, Ouest Éditions – Presse Académiques, 2 t., 708 p.
- MALLART L., 1997, Micro-États et localisme comme expression d'internationalité : la démythification de l'insularité comme modèle d'isolement, in Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île : une géopolitique des insularités*, Paris, l'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, p. 95-101.
- MARCADON J., 1990, Transports maritimes et espaces insulaires en Europe, *Noröis*, n° 145, *Îles et sociétés insulaires*, janv.-mars 1990, p. 61-68.
- MARIMOUTOU J.-C., RACAULT J.-M. (éd.), 1995, *L'insularité : thématique et représentations*, Actes du colloque international de Saint-Denis de La Réunion, avril 1992, Centre de recherches littéraires et historiques, Université de La Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, Unité de recherche associée 1041 du CNRS, Paris, L'Harmattan, 475 p.
- MEISTERSHEIM A., 1988, Insularité, insularisme, iléité : quelques concepts pour l'étude des systèmes insulaires, *Cahiers de l'IDIM*, n° 1, p. 96-120.
- MEISTERSHEIM A. (coord.), 1999, *L'île laboratoire*. Actes du colloque de l'université de Corse, 19-21 juin 1997, Ajaccio, Alain Piazzola, 459 p.
- MERCIER G., 1990, L'étude de l'insularité, *Noröis*, t. 37, n° 145, p. 9-14.
- MOLES A., 1982, La nissonologie ou science des îles, *L'Espace géographique*, vol. 11, n° 4, p. 281-289.
- MONDARDINI G., 1999, Territoire de frontière, pêche et parcs marins entre la Corse et la Sardaigne, *L'île laboratoire*, Ajaccio, Alain Piazzola, www.eurisles.org/Textes.
- PAZARCI H., 1982, *La délimitation du plateau continental et les îles*, Ankara, Faculté des Sciences politiques de l'Université d'Ankara, 343 p.
- PELLETIER P., 1997_a, Aspects géopolitiques de La surinsularité japonaise, in Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, p. 131-141.
- PELLETIER P., 1997_b, Iles-frontières, territoires impossibles ?, *Études internationales*, vol. 38, n° 1, p. 73-103.

- PÉRON F., 1985, *Ouessant, l'île sentinelle*, Brest-Paris, Cité, 446 p.
- PÉRON F., 1988, Qu'est-ce qu'une population insulaire aujourd'hui ? Le cas d'Ouessant, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 1988-3, p. 241-255.
- PÉRON F., 1990, *Essai de géographie humaine sur le milieu insulaire, l'exemple d'Ouessant et des petites îles de l'Ouest français*, Université de Paris I, 3 vol., 1 147 p. – Thèse de doctorat d'État.
- PÉRON F., 1990, Spécificité des sociétés insulaires contemporaines. L'exemple des îles françaises de l'Atlantique et de la Manche, *Noréis*, t. 37, n° 145, p. 25-34.
- PÉRON F., 1993, *Des îles et des hommes, l'insularité aujourd'hui*, Rennes, Cité - Ouest-France, 287 p.
- PÉRON F., 1996, La mer comme valorisation d'un territoire, l'île productrice des mythes et nouveau géosymbole, in *La maritimité aujourd'hui*, Actes du colloque international (Paris 1991), Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et culture, p. 79-90.
- PÉRON F., 2002, Désir d'île ou l'insularité dans ses dimensions contemporaines, in Baron-Yellès, N., Goeldner-Gionella L., Velut S., *Le littoral, regards, pratiques et savoirs*, Paris, p. 285-301.
- RACAULT J.-M., 1995, De la définition de l'île à la thématique insulaire, in Marimoutou, J.C., Racault J.-M., *L'insularité, thématique et représentations*, Paris, L'Harmattan, p. 9-13.
- RAOULX B., *Les îles Féroé*, Caen – Rouen, Centre de Publications de l'Université de Caen – Institut Culturel Danois, 192 p.
- RAOULX B., 1993, *Iles du Grand Large*, Université de Caen, 507 p. - Thèse de doctorat de géographie.
- RAOULX B., 1997, Les microsociétés insulaires : vers de nouveaux choix de développement ? Une réflexion comparative et théorique à partir de l'exemple des îles Féroé, *Cahiers Nantais*, n° 47-48, p. 45-60.
- REIG D. (dir.), 1997, *Île des merveilles, Mirage, miroir, mythe*, Paris, L'Harmattan, 298 p.
- ROYLE S., 2001, *A Geography of Islands: Small Island Insularity*, Londres, Poutledge, 224 p.
- SANGUIN_a A.-L. (dir.), 1997, *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, 389 p.
- SYMMONS C. R., 1979, *Maritime Zones of Islands in International Law*, La Haye, Nijhoff, 307 p.
- VERNICOS N., 1990, The Islands of Greece, *Sustainable development and environmental management of small islands*, Man and Biosphere T, UNESCO, p. 139-165.
- WALLACE A. R., 1880, éd. 1997, *Island life*, Amherst, Prometheus, 544 p.

LA MER

- APOLLIS, G., 1981, *L'emprise maritime de l'État côtier*, Paris, Pedone, 293 p.
- ARCHAMBEAU A.-S., 2004, *Les Océans*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 125 p.
- BERNARD N., 2000, *Les ports de Plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*, Paris, L'Harmattan, coll. Maritimes, 126 p.
- BORGESE E.M., 1996, *Ocean Governance and the United Nations*, Halifax, Center for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 246 p.
- BOUCHON G., 1997, *Vasco de Gama*, Fayard, Paris, 409 p.

- BUCHET C., 2003, *Les voyous de la mer : naufrage, pollution et sécurité. Le bilan de la mer*, Paris, Ramsay, 200 p.
- BUTEL P., 1997, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 360 p.
- CABANTOUS A., 1993, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVIIe-XIXe siècle)*. Paris, Aubier Montaigne, 279 p.
- CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON F. (dir.), 2005, *Les Français, la terre et la mer, XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 902 p.
- CARRÉ F., 1983, *Les océans*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 127 p.
- CHAUSSADE J., 1997, *Les ressources de la mer*, Paris, Flammarion, coll. Dominos, 123 p.
- CHEMILLIER-GENDREAU M., 1984, Le droit de la mer : mythes et réalités, *Hérodote*, n° 32, *Géopolitiques de la mer*, janv.-mars 1984, p. 42-53.
- CORBIN A., 1988, *Le Territoire du vide : L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, coll. Champs, 407 p.
- CORBIN A., RICHARD H. (dir.), 2004, *La mer, terreur et fascination*, Paris BNF/Seuil, 199 p.
- CORLAY J.-P., 1979, La notion d'espace de production halieutique : l'exemple danois, *Noroi*, n° 104, p. 449-466.
- CORLAY J.-P. (dir.), 1997, Littoral 95, Actes du colloque international *Continuités et ruptures sur les littoraux européens*, Nantes 1995, *Cahiers Nantais*, n° 47-48.
- COUTEAU-BÉGARIÉ H., 1995, *La lutte pour l'empire de la mer*, Paris, Economica, 338 p.
- CORVISIER N., 1999, *Guerre et société dans les mondes grecs (490-322 av. J.-C.)*, Paris, U. Histoire, 288 p.
- DECRET F., 1977, *Carthage ou l'empire de la mer*, Paris, Seuil, coll. Points Histoire, 254 p.
- DE PAUW F., 1965, *Grotius and the Law of the Sea*, Bruxelles, Institut de Sociologie, 77 p.
- DESSE R.-P., 1999, Les grands types d'aménagements touristiques sur les littoraux, in Marcadon J., Chaussade J., Desse R.-P., Péron F., *L'espace littoral, approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 109-157.
- DOUMENGE F., 1965, *Géographie des mers*, Paris, PUF, 278 p.
- FAIRBRIDGE R. W., HILLAIRES-MARCEL C., 1977, An 8,000-yr palaeoclimatic record of the "double-hale" 45-yr solar cycle, *Nature*, n° 268, p. 413-416.
- FONDIMARE A., 2000, Bibliographie systématique, *Annuaire du droit de la mer*, tome 5, Paris, Pédone, p. 661-715.
- FRÉCON É., *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est. Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris, L'Harmattan, 276 p.
- FULTON T. W., 1911, *The sovereignty of the sea : an historical account of the claims of England to the dominion of the British seas, and of the evolution of the territorial waters: with special reference to the rights of fishing and the naval salute*, Edimbourg, Blackwood, 779 p.
- GIZARD X., VIARD J., 1995, *Le tropisme des rivages*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 158 p.
- GODECHOT J., 1947, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Bordas. 364 p.
- GROTIUS, 1609, éd. 1990, *Mare Liberum*, Caen, Université, Centre de Philosophie politique et juridique, 62 p.
- GROTIUS, 1625, *De Jure Belli Ac Pacis*, éd. fr., 1984, *Le Droit de la guerre et de la paix*, Caen, Université, Centre de philosophie politique et juridique, 2 vol.
- GUILCHER A., 1983, *Géographie de la mer*, Paris, Minard - Godard, 532 p.

- GUILCHER A., 1984, Les arguments de la géomorphologie et de la géologie sous-marine dans les débats de délimitation des « zones économiques exclusives », *Hérodote*, n° 32, *Géopolitiques de la mer*, janv.-mars 1984, p. 109-122.
- GUILLAUME G., 1984, Les accords de délimitation maritime passés par la France, in *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3e. Conférence des Nations Unies*, colloque de Rouen, Société française pour le Droit international, Paris, Pedone, p. 276-292.
- HAUSHOFER K., 1924, *Geopolitik des Pazifischen Ozeans, Studien über die Wechselbeziehungen zwischen Geographie und Geschichte*, Berlin, Vowinkel, 452 p.
- Hérodote*, 1984, *Géopolitiques de la mer*, n° 32, 1^{er} trim. 1984, 157 p.
- HESIODE, *Théogonie*, éd. 1996, trad. Mazon P., Paris, Belles Lettres, coll. Budé Série grecque, 242 p.
- KENT H. S. K. 1954, The Historical Origins of the Three-Mile Limit, *The American Journal of International Law*, vol. 48, n° 4, p. 537-553.
- LACOSTE Y., 1984, La mer : quatre grands changements géopolitiques, *Hérodote*, n° 32, *Géopolitique de la mer*, p. 3-40.
- LABRECQUE G., 1998, *Les frontières maritimes internationales, essai de classification pour un tour du monde géopolitique*, Montréal, Harmattan, collection Raoul-Dandurand, 443 p.
- LACOMBE H., 1971, *Les mouvements de la mer. Courants, vagues, houles, marées*, Paris, Doin, 98 p.
- LAPOUGE G., 1987, *Les Pirates. Forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Paris, Phébus, 235 p.
- LE BAIL J., 1997, La balkanisation des espaces océaniques sources de nouveaux enjeux halieutiques, in Renard J.P. (dir.), *Le géographe et les frontières*, Paris, L'Harmattan, p. 277-294.
- LEGRESLEY E. M., 1993, *La Convention sur le droit de la mer*, Ottawa, Bibliothèque du Parlement, 45 p.
- LE HIR P., 2001, *Courants, vagues et marées : les mouvements de l'eau*, Plouzané, Ifremer, 31 p.
- LESPAGNOL A. (dir.), 1984, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 320 p.
- LIEBERMANN F., 1894, *Über die leges Anglorum saeculo XIII*, Halle, Niemeyer, 105 p.
- LUCCHINI L., VOELCKEL M., 1978, *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, La Documentation Française, janv. 1978, n° 4451-4452, 463 p.
- LUCCHINI L., VOELCKEL M., 1996, *Droit de la mer*, Paris, Pedone, 2 vol., 405 p. et 692 p.
- MAHAN, A. T., 1887, *The Influence of sea power upon History, 1660-1783*, éd. 2001, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*, Paris, May, 599 p.
- MEYER J., 1971, La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie, *Annales de Bretagne*, n° 2, p. 307-344.
- MICHELET J. 1861, *La mer*, éd. 1983, Paris, Gallimard, coll. Folio, 409 p.
- MINSTER J.-F., 1994, *Les Océans*, Paris, Flammarion, coll. Dominos, 126 p.
- MOLLAT M. (dir.), 1987, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 407 p.
- MOLLAT M., 1993, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 348 p.
- PAPON P., 1996, *Le sixième continent : géopolitique des océans*, Paris, Odile Jacob, 336 p.
- PASKOFF R., 1985, *Les littoraux, Impact des aménagements sur leur évolution*, Paris, Masson, 184 p.
- PÉRON F., RIEUCAU J. (dir.), 1996, *La maritimité aujourd'hui*, Actes du colloque international (Paris 1991), Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et culture, 334 p.

- POTTER P., 1924, *The freedom of the seas in history, law and politics*, New York, Longmans, 299 p.
- PRESCOTT J. R. V., 1987, *The Political Geography of the Oceans*, Chicago, Aldine, 190 p.
- REDDÉ M., 1986, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Paris, BEFAR, 737 p.
- ROUX M., 1997, *L'imaginaire marin des Français, Mythe et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan, coll. Maritimes, 220 p.
- ROUX M., 2000, Le statut des mers et des littoraux, une histoire de paradigme, in Le Bouëdec G, Chappé F., *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Actes du Colloque international de Lorient (24,25,26 sept. 1998), Rennes, PUR, p. 543-551.
- SCHIRMANN-DUCLOS D., LAFORGE F., 1999, *La France et la mer*, Paris, PUF, 360 p.
- VALLAUX C., 1908, *Géographie sociale : la Mer*, Paris, Doin, 367 p.
- VALLAUX C., 1932, *Mers et Océans*, Paris, Rieder, 100 p.
- VALLAUX C., 1933, *Géographie générale des mers*, Paris, Alcan, 796 p.
- VANNEY J.-R., 1991, *Introduction à la géographie de l'océan*, Paris, Institut océanographique, 214 p.
- VANNEY J.-R., 2002, *Géographie de l'océan global*, Paris, GB, coll. Géoscience, 335 p.
- VIGARIÉ André, (1991), *Géostratégie des océans*, Paradigme, 405 p.
- VOELCKEL M., 1999, Les Zones Économiques Exclusives et leur surveillance : le droit de la mer entre normativité et effectivité, *Annuaire du droit de la mer*, t. 4, Paris, Pedone, p. 9-24.
- VOELCKEL M., 2000, La piraterie est-elle un crime de droit des gens ? *Annuaire du droit de la mer*, t. 5, Paris, Pedone, p. 93-119.
- WACKERMANN G., 1998, *Façades maritimes en mutation. Une géographie socio-économique des littoraux*, Paris, Ellipses, 175 p.
- WALKER W., 1945, Territorial Waters: The Cannon Shot Rule, *British Year Book of International Law*, vol. 22, p. 210 et suiv.

LES FRONTIÈRES

- ANCEL J., 1938, *Géographie des frontières*, Paris, Gallimard, 196 p.
- ANDERSON M., 1996, *Frontiers, Territory and State Formation in the Modern World*, Cambridge, Polity Press, 255 p.
- ANDERSON M., 1997, Les frontières, un débat contemporain, *Cultures et Conflits*, n° 26-27, p. 15-34.
- ANDERSON J., O'DOWD L., 1999, Borders, border regions and Territoriality : Contradictory Meanings, Changing Significance, *Regional Studies*, vol. 33, n°7, p. 597-604.
- APOLLIS, G., 1979, *Les frontières maritimes en droit international, Mutations et perspectives*, Montpellier, Centre national pour l'exploitation des océans, 156 p.
- BALIBAR É., 1996, Qu'est-ce qu'une frontière?, in Balibar É. (dir.) *La crainte des masses. Politique et philosophie avant et après Marx*, Paris, Galilée, p. 371-380.
- BARDONNET D., 1989, Frontières terrestres et frontières maritimes, *Annuaire français de droit international*, n° 35, p. 1-64.
- CHARNEY J. J., ALEXANDER L. M., 1993, *International Maritime Boundaries*, Dordrecht, Nijhoff, 2 138 p.

- CLAVAL Paul, 1974, L'étude des frontières et la géographie des frontières, *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 18, n° 43, p. 7-22.
- DALLMEYER D.G., DE VORSEY L., 1989, *Rights to Oceanic Resources : Deciding and Drawing Maritime Boundaries*, Dordrecht, Nijhoff, 207 p.
- DIAZ OLVERA I. LE NIR M., PLAT D., RAUX C., 1996, Les effets de frontière, une barrière à la confrontation des échanges internationaux, *L'Espace Géographique*, t. 25, n° 3, p. 192-202.
- DAVEAU S., 1959, *Les régions frontalières de la montagne jurassienne : étude de géographie humaine*, Lyon, Institut des Études Rhodaniennes de l'Université, 572 p. - Thèse d'État.
- DELORT LAVAL T., 1995, Frontières d'État, rêve des nations », *Défense nationale*, 51e année, n°9, p. 117-124.
- DORION Henri, 1963, *La frontière Québec-Terre-Neuve, Contribution à l'étude systématique des frontières*, Québec, Presses de l'Université Laval, Travaux et documents du Centre d'études nordiques, 316 p.
- EVANS M., 1989, *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, Oxford, Oxford University Press, 257 p.
- FOUCHER M., 1991, *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 689 p.
- GAY J.-C., 1993, La dimension étatique de la compréhension humaine : le cas des pré-adolescents frontaliers à Menton et à Vintimille, *L'Information géographique*, n° 5, p. 184-193.
- GUICHONNET P., RAFFESTIN C., 1974, *Géographie des frontières*, Paris, PUF, 224 p.
- Hérodote*, 1999, Littoral, Frontières marines n° 93, 2^{ème} trim. 1999, 192 p.
- JOHNSTON D. M., SAUNDERS P. M., 1988, *The Theory and History of Ocean Boundary-Making*, McGill-Queens University Press, Montréal-Kingston, 445 p.
- LAPRADELLE P. de, 1928, *La frontière. Étude de droit international*, Paris, les Éditions Internationales, 367 p.
- LEIMGRUBER W., 1988, Frontières maritimes : droit de la mer, droit à la mer, *Norois* n° 138, avril-juin 1988, p 145-158.
- LENTACKER F., *La frontière franco-belge - étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations*, Lille, Université de Lille III, 656 p. – Thèse de doctorat d'histoire.
- MAC GREEVY P., 1988, The End of America : the beginning of Canada, *The Canadian Geographer*, n° 4, p. 307-318.
- MILLER (T.), 1981, *On the Border*, éd. fr. : *Sur la frontière*, Arles, Actes Sud, 313 p.
- PRESCOTT J. R. V., 1965, *The Geography of Frontiers and Boundaries*, Chicago, Aldine, 190 p.
- PRESCOTT J. R. V., 1975, *Political Frontiers and Boundaries*, Londres, Allen and Unwin, 190 p.
- PRESCOTT J. R. V., 1985, *The Maritime Political Boundaries of the World*, Londres-New York, Methuen, 377 p.
- RAFFESTIN C., 1983, Introduction à la géographie sociale des frontières, *Espace Populations Sociétés*, Lille, n° 1, p. 87-88.
- RAFFESTIN C., 1986, Éléments pour une théorie de la frontière, *Diogène*, n° 134, p. 3-21.
- RAFFESTIN C., 1992, Autour de la fonction sociale de la frontière, *Espaces et Sociétés*, n° 70/71, p 157-164.
- RAVENEAU G, 1996, Frontière et liens à la périphérie : la Corse et la Sardaigne, *Europaea*, vol. 2, n° 1, p. 103-119.

- RENARD J.P. (dir.), 1997, *Le géographe et les frontières*, Paris, L'Harmattan, 299 p.
- RUMLEY D., MINGHI J. V., 1991, *The geography of border landscapes*, Londres, Routledge, 309 p.
- WACKERMANN G., 2003, *Les frontières dans un monde en mouvement*, Paris, Ellipses, coll. Carrefours, 160 p.

JERSEY ET LA FRANCE

- ALBERT-PETIT A., 1912, 6e éd. rev. et corr., *Histoire de Normandie*, Paris, Boivin, 256 p.
- BACKHURST M.-L., 1985, Les Huguenots à Jersey, *Revue généalogique normande*, n° 14, juin 1985, p. 91-93.
- BALLEINE G. R., 1950, *An history of the Island of Jersey from the cave men to the German occupation and after*, éd. 1981 augmentée et revisitée par Syvret M., Stevens J., Chichester, Phillimore, 306 p.
- BARROS J., 1991, *Le canton de Barneville-Carteret*, Éditions de la Côte des Isles, 390 p.
- BÉLIZAL X. de, (1995), *La mémoire de Quiberon : histoire et documents, 1795-1995*, Laval, Éditions régionales de l'Ouest, 185 p.
- BRACHET V. de, 1908, éd. 1995, *La bataille de Jersey*, Rennes, La Découverte, 139 p.
- BROMLEY J. S., 1987, *Corsairs and Navies, 1660-1760*, 534 p.
- CANU A.-H., 1892, *Histoire des îles de la Manche*, Paris, Bayle, 238 p.
- CLARY D., 1987, *La Normandie*, Paris, PUF, coll. Que-sais-je ?, 126 p.
- CORNWALL I., JOHNSTON D. E., 1979, *An introduction to the Archelology of Jersey*, Saint-Hélier, Société Jersiaise, 37 p.
- COURSIN M., 1912, *De l'organisation de l'île de Jersey aux points de vue législatif, administratif et judiciaire*, Rennes, Université, 132 p. – Thèse de doctorat de droit.
- CUNLIFFE B., 1995, *Jersey in Prehistory; a centre or a periphery ?*, Saint-Hélier, Société Jersiaise, 30 p.
- DALIDO P., 1951, *Jersey île agricole anglo-normande : étude de sociographie*, Vannes, Chaumeron, 450 p.
- DOBELLE J.-F., 2001, Les accords franco-britanniques relatifs à la Baie de Granville du 4 juillet 2000, *Annuaire français de droit international*, vol. 46, p. 524-547.
- DOLLFUSS O., 1993, L'espace financier et monétaire international, *L'Espace géographique*, n°2, p. 97-102.
- DUPONT A., 1977, *Histoire du département de la Manche*, Coutances, OCEP, 9 vol.
- EVERART J. A., HOLT J. C., 2004, *Jersey 1204*, Londres, Thames et Hudson, 208 p.
- FALLE R., 1986, *A brief history of the States of Jersey and the States Chamber*, Saint-Hélier, States's Greffe, 23 p.
- FLEURY C., 1996, *Les dynamiques littorales et régionales de l'espace granvillais*, Caen, Université, 177 p. – Mémoire de maîtrise de géographie.
- FLEURIOT L., 1980, éd. 1988, *Les origines de la Bretagne : l'émigration*, Paris, Payot, 353 p.
- FOURNIER P., 1998, Une zone maritime franco-anglaise, conflits autour des îles anglo-normandes, *Revue de la Manche*, tome 41, Fascicule 159, juil. 1998, p. 7-47.
- GALICHET P., 1912, *Le Fermier de l'île de Jersey*, Paris, Bibliothèque de la Science Sociale, 120 p.

- GARDINER S. R., 1905, *Manuel d'histoire d'Angleterre*, Paris, Joanin, 437 p.
- GAUTIER É., 1950, *Un siècle d'indigence : Pourquoi les bretons s'en vont ?*, Dinard, Braun, 170 p.
- GIBON P. de, 1919, éd. 1988, *Un archipel normand. Les Îles Chausey et leur Histoire*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 541 p.
- HAMPTON M. P., 1999, *Microstates and offshore finance : the political economy of vulnerability*, Portsmouth, University of Portsmouth, Department of Economics, 21 p.
- HAMPTON M. P., 1994, Small Islands and Offshore Finance : Lessons from Jersey, *Insula*, vol. 3, n° 2, p. 15-18.
- HUGO, V., *Littérature et philosophie mêlées ; les tables tournantes de Jersey*, éd. 1963, Paris, J.J. Pauvert, 567 p.
- INGOUF-KNOCKER P., 2000, *Fraudes et Trafics en Cotentin*, Lassy, Paoland, 230 p.
- JAMIESON A. G., 1986, *A People of the sea : the maritime history of the Channel Islands*, London - New-York, Methuen, 528 p.
- JOANNE P., 1886, *Itinéraire général de la France : Bretagne avec un appendice pour les îles anglaises de Jersey et de Guernesey*, Paris, Hachette, p. 386-391.
- JOANNON P., 1973, *Histoire de l'Irlande*, Paris, Plon, 503 p.
- JONES M. C., 2001, *Jersey Norman French : a linguistic study of an obsolescent dialect*, Oxford, Blackwell, 239 p.
- JOUET R., 1983, éd. 2004, *Et la Normandie devint française*, Paris, Orep, 268 p.
- KELLEHER J. D., 1991, *The rural community in nineteenth century Jersey*, Warwick, Université - Ph. D Thesis.
- LA MORANDIÈRE Ch. de, 1947, éd. 1986, *Histoire de Granville*, Granville, Roquet, 619 p.
- LEBARBENCHON R.-J., 1982, *La littérature dialectale anglo-normande et normande de Jersey, Guernesey et du Cotentin : 1800-1975 : poésie et chanson*, Caen, Université, 449 p. - Thèse de Doctorat de 3ème cycle : Langues et littératures de Normandie.
- LEBARBENCHON R.-J., 1988, *La grève de Lecq : Guernesey et Jersey*, Cherbourg, Isoète, 279 p.
- LE CERF T., 1863, *L'archipel des îles Normandes : Jersey, Guernesey, Aureigny, Sark, et dépendances; institutions communales, judiciaires, féodales de ces îles, avec une carte pour servir à la partie géographique et hydrographique*, Paris, Plon, 391 p.
- LEFEUVRE D., 1993, *Jersey : not quite British, The rural History of a singular People*, Bradford on Avon, Seaflower, 159 p.
- LE MAISTRE F., 1966, *Dictionnaire Jersiais-Français*, Jersey – Genève, Don Balleine Trust – Droz, 616 p.
- LEMASURIER R., 1956, *Le droit de l'île de Jersey : la loi, la coutume et l'idéologie dans l'île de Jersey*, Paris, Pedone, 344 p.
- LEPAGE A., 1983, *Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie : La Charles Robin and Company dans la Baie des Chaleurs (1820-1870)*, Québec, Université Laval, 438 p. - Thèse en Anthropologie.
- LEPAGE A., 1992, Les crises de subsistance dans une économie régionale : les communautés de pêcheurs de la baie des Chaleurs, 1815-1850, *Anthropologie et sociétés*, vol. 16, n° 2, p. 37-54.
- LE PATOUREL J. H., *The Medieval Administration of the Channel Islands (1199-1399)*, Guernesey, Barreau de Guernesey, 136 p.
- LE PATOUREL J. H., 1976, *The Norman Empire*, Oxford, Clarendon Press, 416 p.

- LEPELLEY R., 1999, *Noms de lieux de Normandie et des îles Anglo-Normandes*, Paris, Bonneton, coll. Noms de lieux de France, 224 p.
- LESPAGNOL A., 2000, État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral, in Le Bouëdec G, Chappé F., *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Actes du Colloque international de Lorient (24,25,26 sept. 1998), Rennes, PUR, p. 349-358.
- L'ESTOURBEILLON R. de, 1886, *Les familles françaises à Jersey pendant la Révolution*, Nantes, Forest - Grimaud, 680 p.
- MABIRE J., 1994, *Jersey sous l'occupation*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 111 p.
- MAUTALENT I., 1995, *Le droit privé jersiais, transformation et adaptation de son contenu originel au monde contemporain*, Caen, Université, 801 p. – Thèse de doctorat d'histoire du droit.
- MCLOUGHLIN R., 1997, *The sea was their fortune*, Bradford on Avon, Seaflower, 158 p.
- MINOIS G. (dir), 1987, *Les Côtes-du-Nord de la préhistoire à nos jours*, St-Jean d'Angély, Bordessoules, 439 p.
- MINOT R., RAOULX B., 1995, Les Îles Anglo-Normandes: un atout pour le développement de la Basse-Normandie? *Études Normandes*, n° 4, p. 45-63.
- MITCHELL A., SIKKA P., WILLMOTT, H. (2001), Policing knowledge by invoking the law : critical accounting and the politics of dissemination, *Critical Perspectives on Accounting*, Vol. 12, N° 5, p. 527-555.
- MITCHELL A., SIKKA P., CHRISTENSEN, J., MORRIS P., FILLING S., 2002, *No Accounting for Tax Havens*, Basildon, Association for Accountancy and Business Affairs, 69 p.
- MOINDROT C., 1993, Les centres financiers offshore du monde britannique, *Norois*, vol. 49, n° 160, p. 665-672.
- MOLLAT M., 1982, Philippe Auguste et la mer, in Bautier R.-H., *La France de Philippe Auguste. Le temps des mutations*, Actes du colloque international, Paris 29 sept.-4 oct., Paris, p. 605-623.
- MOLLET R., 1949, *A Chronology of Jersey*, Saint-Hélier, Société Jersiaise, 103 p.
- MONTEIL M., 2000, *Relations et échanges entre la France et les Îles anglo-normandes : un épisode majeur, l'immigration française à Jersey de 1850 à 1950*, Aix-en-Provence, Université, 474 p. – Thèse de doctorat de civilisation de l'aire anglophone.
- MUSSET L., 1965, *Les Invasions : le second assaut contre l'Europe chrétienne (VIIe-XIe siècle)*, Paris, PUF, 297 p.
- NEVEUX F., 1998, *La Normandie des ducs aux rois Xe-XIIIe siècle*, Rennes, Ouest-France Université, 612 p.
- OMMER R., 1991, *From Outpost to Outport, A Structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery 1767-1886*, Montréal – Kingston, McGill-Queen's University Press, 246 p.
- PATTON M., 1987, *Jersey in Prehistory*, Jersey, La Haule, 153 p.
- PATTON M., 1991, Stone axes in the Channel Islands. Neolithic exchanges in an insular context, Oxford, *Oxford Journal of Archeology*, p. 33-44.
- PATTON M., 1995, *Neolithic communities of the Channel Islands*, Oxford, Tempus Reparatum, 194 p.
- PLESSIS, J.-O., *Le journal des visites pastorales en Acadie de Mgr Joseph-Octave Plessis, 1811-1812-1815*, éd. 1980, *Cahiers de la Société historique acadienne*, vol. 11, n° 1-2-3, p. 11-311.
- POUCHAIN G., 1985, *Promenade dans l'Archipel de la Manche avec un guide nommé Victor Hugo*, Condé sur Noireau, Charles Corlet, 246 p.

- POWICKE M., 1913, éd. 1999, *The Loss of Normandy (1189-1204)*, Manchester, Manchester University Press, 448 p.
- ROCHE A. G., 1959, *The Minquiers and Ecrehos case : an analysis of the decision of the International court of justice*, Genève, Droz, 200 p.
- ROGER D., 2003, *Sur les traces des contrebandiers*, Rennes, Ouest-France, 127 p.
- RYBOT N. V. L., 1951, *La Hougue Bie, Jersey*, Saint-Hélier, Société Jersiaise, 35 p.
- SANGUIN A.-L., 1997, Jersey, les avantages économiques d'un territoire insulaire hors Union européenne, in Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île : une géopolitique des insularités*, Paris, l'Harmattan, coll. Géographie et culture, p. 201-209.
- SIMON G., 1923, *Chez Victor Hugo : Les tables tournantes de Jersey*, Paris, Conrad, 393 p.
- SINSOILLIEZ R., *Histoire des Minquiers et des Écréhous*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 301 p.
- STEVENS P., 1985, *Victor Hugo in Jersey*, Chichester, Phillimore, 131 p.
- VALLAUX C., 1913, *L'archipel de la Manche*, Paris, Hachette, 256 p.

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON ET LE CANADA

- ANDRIEUX J.-P., 1983, *La Prohibition... Cap sur Saint-Pierre-et-Miquelon*, Ottawa, Léméac, 179 p.
- ANDRIEUX J.-P., 1987, *Newfoundland's Cod War*, Saint John's, OTC Press, 169 p.
- ARBOUR J.-M., 1986, L'affaire du chalutier-usine "La Bretagne" ou les droits de l'État côtier dans sa zone économique exclusive, *Annuaire canadien de droit international*, n° 24, p. 61-90.
- AUBERT DE LA RÛE E., 1932, *Étude préliminaire sur la géologie des îles St. Pierre et Miquelon*, Paris, Compte rendu hebdomadaire des séances de l'Académie des Sciences, 19 décembre 1932, p. 1-292.
- AUBERT DE LA RÛE E., 1963, éd. 1970, *St. Pierre et Miquelon : un coin de France au seuil de l'Amérique*, Paris, Horizons de France, 148 p.
- AUBERT DE LA RÛE, 1970, *Saint-Pierre et Miquelon*, Paris, Éditions de France, 172 p.
- AUGER, M. F., 2003, A Tempest in a Teapot : Canadian Military Planning and the St. Pierre and Miquelon Affair, 1940-1942, *Acadiensis*, vol. 33, n° 1, p. 47-72.
- BASQUE M., 1999, *L'Acadie de l'Atlantique*, Moncton, CEA, Université, 146 p.
- BEAUDIN M., 1997, *L'adaptation économique des régions maritimes de pêche, le cas des communautés du golfe du Saint-Laurent*, Nantes, Université, 649 p. – Thèse de doctorat.
- BEAUDIN M., 1997, Un espace halieutique en mutation : des différences marquées entre le golfe du Saint-Laurent et la façade atlantique, *Hommes et terres du Nord*, n° 3-4 1997, p. 137-144.
- BÉCHET R., 1983, *Pour une identité saint-pierraise*, Paris 8, 259 f. – Thèse de 3^{ème} cycle de littérature française.
- BEESELEY A., 1978, Un dossier canadien très chargé : défendre ses droits sur trois mers, *Fiches d'information sur les pêches*, Ottawa, Environnement Canada, p. 39-47.
- BÉLORGEY G., 1993, *Saint-Pierre-et-Miquelon et le droit de pêche dans l'Atlantique nord-ouest*, Paris, La Documentation française, 165 p.
- BONIN H., 1970 *St. Pierre et Miquelon*, Montréal, Leméac, 126 p.
- BRASSEUR P., 1995, Quelques aspects de la situation linguistique dans la communauté franco-terreneuvienne, *Revue des Études Canadiennes (AFEC)*, n° 39, p. 103-118.
- BRIÈRE J.-F., 1990, *La pêche française en Amérique du Nord au 18^{ème} siècle*, Québec, Fidès, 270 p.

- Canada (Gouvernement du), 1978, *Canada, le droit de la Mer*, Ottawa, Affaires Extérieures du Canada, 186 p.
- Canada (Gouvernement du), 1989, Procès Verbal d'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République Française en matière de pêche pour les années 1989-1991, *Recueil des traités*. Imprimeur de la Reine pour le Canada. Ottawa, série 1989, n° 31.
- Canada (Gouvernement du), 1991, *Canada-France, affaire de la délimitation des espaces maritimes, contre-mémoire du Canada*, Ottawa, Gouvernement du Canada, 289 p.
- CAZEILS N., 1997, *Cinq siècles de pêche à la morue, Terre-Neuvas et Islandais*, Rennes, Ouest-France, 127 p.
- CERMAKIAN J., METTON A., RAVENEAU J., 1970, Saint-Pierre-et-Miquelon. Les mutations d'une économie insulaire, *Annales de Géographie*, n° 436, nov.-déc. 1970, p. 657-688.
- CHAPELOT J., GEISTDOERFER A., RIETH. E., 1982, *Recherches archéologiques, ethnologiques et historiques des îles St. Pierre et Miquelon*, Paris, Centre de recherches historiques de l'EHESS, 2 t., 246 p. et 100 p., et 1987, 162 p.
- CHAUSSADE J., 1983, *La Pêche et les pêcheurs des provinces maritimes du Canada : contribution à l'étude du sous-développement à l'intérieur d'un pays riche*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 302 p.
- CHAUSSADE J., 1995, Géographie des pêches canadiennes, *Noréis* n° 165, janv.-mars 1995, p. 173-184.
- CHRISTIAN W. A., 1969, *Divided Island : Faction and Unity, on Saint-Pierre*, Cambridge, Harvard University Press, 212 p.
- CHRISTIAN W. A., 1973, La rumeur, la dispute et les groupes d'opposition à Saint-Pierre, in Tremblay M. A., Gold G. L., *Communautés et Culture*, Montréal, HRW, p. 253-266.
- COLE C. V., 1993, The Saint-Pierre and Miquelon Maritime Boundary Case and the Relevance of Ancient Treaties, *Annuaire canadien de droit international*, p. 265-270.
- CONVENANT R., 1991, *Galériens des brumes*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 230 p.
- CORMIER M., 1988, *Le Canada et le droit de la mer, 1958-1977 : l'influence de facteurs externes*, Québec, Cahiers de l'Université Laval, 115 p.
- CURTON É. de, 1944, *Les îles St. Pierre et Miquelon*, Alger Office Français d'Édition, 94 p.
- DAIGLE J. (dir), 1993, *L'Acadie des Maritimes*, Moncton, Université, 908 p.
- DAY D., 1989, Defining another Canadian Maritime Boundary : Saint-Pierre and Miquelon Dispute goes to International Settlement, *The Operational Geographer*, vol. 7, n° 3, p. 12-16.
- DAY D., 1990, The Saint-Pierre et Miquelon maritime boundary case, origins, issues, implications in Grundy-Warr C., *International Boundaries and Boundary Conflicts Resolution*, Durham, International Boundaries Research Unit, Université, p. 151-174.
- DÉRIBLE M., 2001, Saint-Pierre et Miquelon : « origines et originalités », *Cahiers de la Société Historique Acadienne*, vol. 32, n° 4, déc. 2001, p. 209-225.
- DETCHEVERRY J.-P., 2002, *Rassemblement de la famille Cormier à Saint-Pierre et Miquelon du 4 au 7 juillet 2002*. Association SPM/Acadie, 39 p.
- DOUMENGE J.-P., 2000, *L'outre-mer français*, Paris, Armand Colin, coll. U Géographie, 224 p.
- DUPUY G., 2005, Réseaux et frontières : le résistible développement des NTIC à Saint-Pierre et Miquelon, *Annales de Géographie*, n° 645, sept.-oct. 2005, p. 531-549.
- ENGUEHARD F., 1999, *Les litanies de l'île-aux-Chiens*, Les Éditions d'Acadie, 352 p.
- FLEURY C., 2004, Saint-Pierre-et-Miquelon, îles frontières, *Noréis*, n° 90, p. 25-40.

- FONTENENAU J.-M., 1996, *Les Acadiens, citoyens de l'Atlantique*, Rennes, Ouest-France, coll. Romans historiques, 509 p.
- GALLANT P., 1977, *Les Acadiens de Saint-Pierre et Miquelon à La Rochelle. 1767 à 1768 et 1778 à 1785*, Moncton, Centre d'études acadiennes, Université de Moncton, 76 f.
- GAUVAIN D., 1986, *Saint-Pierre et Miquelon, 1816-1916, Acadiens et Cadiens*, Montréal, Saxifrage, 61 p.
- GAY J.-C., 2003, *L'outre-mer français, un espace singulier*, Paris, Belin, coll. SupGéo, 222 p.
- GEISTDOERFER A., 1988, *Saint-Pierre et Miquelon. Une communauté de petits pêcheurs. Quel avenir ?*, Rapport final, 71 904, Paris, Ministère de la culture, 258 p.
- GEISTDOERFER A., 1990, Ethnologie d'une culture maritime qui disparaît : St. Pierre et Miquelon, *Canadian Folklore*, vol. 12, p. 123-141.
- GEISTDOERFER A., 1997, Vivre à Saint-Pierre et Miquelon une société insulaire bloquée pour une survie différenciée, In Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île : une géopolitique des insularités*, Paris, l'Harmattan p. 311-329.
- GIRARDIN R., 1990, *Répertoire des mariages célébrés à Saint-Pierre et Miquelon 1816-1889*, Saint-Pierre, Service des Archives, 135 p.
- GIRARDIN R., 1993, *Répertoire des décès enregistrés à St. Pierre et Miquelon 1816-1889*, Saint-Pierre, Services des Archives, 286 p.
- GRANDBOIS M., 1995, La délimitation des frontières canadiennes : Aspects juridiques, *Revue des Études Canadiennes (AFEC)*, n° 39, p. 45-60.
- GUILLLOT D., 1986, *Les îles Saint-Pierre et Miquelon au XXe siècle*, Paris, Université Paris I, 393 f. – Thèse de doctorat d'histoire.
- GUYOTJEANNIN C., 1986, *Saint-Pierre et Miquelon*, Paris, L'Harmattan, 139 p.
- HERBERT G., 1999, *Canada's oceans dimension : a fact book*, Halifax, Maritime Affairs, 81 p.
- HILLER J. K., 1995, The 1904 Anglo-French Newfoundland Fisheries Convention : Another Look, *Acadiensis*, XXV, 1, p. 82-98.
- HORNBY R., HUGUES V., 1992, L'affaire de la delimitation maritime Canada/France, *Canadian Yearbook of International Law*, n° 30, p. 3-11.
- IEDOM, 2001, *Saint-Pierre-et-Miquelon en 2000*, Paris, 94 p.
- IEDOM, 2002, *Saint-Pierre-et-Miquelon en 2001*, Paris, 97 p.
- IEDOM, 2003, *Saint-Pierre-et-Miquelon en 2002*, Paris, 104 p.
- IEDOM, 2005, *Saint-Pierre-et-Miquelon en 2004*, Paris, 139 p.
- INSEE, 2001, *Saint-Pierre-et-Miquelon. Mars 1999, recensement de la population. Commune de Miquelon-Langlade, Commune de Saint-Pierre*, Paris, Imprimerie Nationale, 129 p.
- JANZEN O. U., 1997, *The European presence in Newfoundland, 1500-1604*, St. John, MUN, 20 p.
- JOHNSON B., ZACKER M. W., 1977, *Canadian Foreign Policy and the Law of the Sea*, Vancouver, University of British Columbia, 387 p.
- JOHNSTON D. M., 1985, *le Canada et le nouveau droit de la mer*, Ottawa, Commission royale sur l'union économique et les perspectives de développement du Canada, 145 p.
- LABRECQUE G., 1995, Les frontières maritimes du Canada délimitées par des tribunaux internationaux, *Revue des Études Canadiennes (AFEC)*, n° 39, p. 61-80.
- LA MORANDIÈRE Ch. de, 1962, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 3 vol., 1 397 p.

- LEBAILLY A., 1988, *St. Pierre et Miquelon. Histoire de l'archipel et de sa population*, St. Pierre et Miquelon, Oliviero, 145 p.
- LEBLANC R. A., 1983, Les migrations acadiennes, in Louder D. R., Wadell E. (dir.), *Du continent perdu à l'archipel retrouvé. Le Québec et l'Amérique française*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 292 p.
- LE BLANC S., DE LIZARAGA R., RABOTTIN J.-L., 2001, *Anse à Henry, 5 000 ans d'histoire*, Saint-Pierre, Service des Archives, 18 p.
- LÉVESQUE J., 1999, *Saint-Pierre et Miquelon, des images et des hommes au pays des Terre-Neuvas*, Villedieu les Poêles, Renouvin, 235 p.
- LOUIS-LÉGASSE F., 1935, *Évolution économique des îles St. Pierre et Miquelon*, Paris, Sirey 182 p.
- LUCHAIRE F., 1992, *Le statut constitutionnel de la France d'outre-mer*, Paris, Economica, 198 p.
- MAGORD A. (dir.), 2003, *L'Acadie plurielle. Dynamiques identitaires collectives et développement au sein des réalités canadiennes*, Moncton, CEA Université de Moncton, 980 p.
- MARCADÉ J., 1998, Français et Anglais à Terre-Neuve après le Traité de Paris, in Buisseret D. (éd.) *France in the New World*, Michigan State University, p. 139-150.
- MARTIN J.-P., 2001, *Rue des Terre-Neuvas. Normands et bretons à Terre-Neuve au XIXème siècle*, Rouen, Veilleurs de Proue, 365 p.
- MARTIJN C. A., 1996, Les Mi'kmaq dans les registres paroissiaux des îles Saint-Pierre et Miquelon, 1763-1830, Montréal, *Recherches Amérindiennes au Québec*, vol. 26, n° 2, p. 49-72.
- MCDORMAN T. L., 1990, The Canada-France Maritime Boundary Case : Drawing à line Around St. Pierre-et-Miquelon, *American Journal of international Law*, n° 84, p. 157-189.
- MORISSET J., 1985, La fin de l'Amérique française et Saint-Pierre et Miquelon, *Hérodote*, n° 37-38, *Ces îles où l'on parle français*, p. 261-268.
- MOWAT F., 1962, *The Black Joke*, McClelland and Stewart. 218 p.
- MUSELIER É., 1941, *Texte de l'allocution radiodiffusée par l'amiral Muselier aux Français de Saint-Pierre et Miquelon*, 28 décembre 1941, Saint-Pierre, Impr. du Gouvernement, 4 p.
- NEARY P., 1980, The French and American Shore questions as factors in Newfoundland history, in Hiller J., Neary P., *Newfoundland in the nineteenth and twentieth Centuries : Essays in interpretation*, University of Toronto Press, p. 95-122.
- NICOLE E., 1998, éd. 2004, *L'œuvre des mers*. Paris, L'Olivier, 786 p.
- PARK, F., 1984, *Étude du parler français de Saint-Pierre et Miquelon, département français d'Outre-Mer en Amérique du Nord*, Caen, Université, 386 p. – Thèse de doctorat de Lettres.
- PÉREZ S., 1990, *Le statut maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon*, Aix-en-Provence, Université, 323 p. – Thèse de doctorat de droit public international.
- POIRIER M., 1984, *Les Acadiens aux îles Saint-Pierre et Miquelon 1758-1828*, Moncton, Éditions d'Acadie, 527 p.
- PRÉFECTURE DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON, *Rapports annuels relatifs à l'activité des Services de l'État à Saint-Pierre et Miquelon*.
- RIBAUT J.-Y., 1962, *Les îles St. Pierre et Miquelon (des origines à 1814)*, Saint-Pierre, Imprimerie du Gouvernement, 148 p.
- RIBAUT J.-Y., 1968, *Histoire des îles St. Pierre et Miquelon (La vie dans l'archipel sous l'ancien régime)*, Saint-Pierre, Imprimerie du Gouvernement, 98 p.
- RIETH E. 1989, La construction des doris à St. Pierre et Miquelon (1ère partie), *Neptunia*, n° 175, sept. 1989, p. 37-44.

- RIETH E. 1990, La construction des doris à St. Pierre et Miquelon (2ème partie), *Neptunia*, n° 177, p. 37-44.
- ROBICHAUX, A. J., 1981, *The Acadian Exiles in St. Malo 1758-1785*, Eunice, Hébert, 3 vol.
- ROBICHAUX, A. J., 1976, *Acadian Marriages in France : Department of Ille-et-Vilaine 1759-1776*, Harvey, Robichaux, 188 p.
- ROY M., 1982, Settlement and Population Growth in Acadia, in Daigle J. (éd.), *The Acadians of the Maritimes: Thematic Studies*, Moncton, CEA, Université de Moncton, p. 125-196.
- RUIZ-FABRI H., 1993, Sur la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la France, sentence arbitrale du 10 juin 1992, *Revue Générale de Droit International Public*, p. 67-106.
- SANGUIN_b A.-L., 1980, La zone canadienne des 200 milles dans l'Atlantique, un exemple de la nouvelle géographie politique des océans, *Études Internationales*, vol. 11, n° 2, p. 239-251.
- SANGUIN_a A.-L. (dir.), 1983, Saint-Pierre-et-Miquelon, Département français d'Amérique du Nord, *Noroi*, Poitiers, n° spécial, 110 p.
- SANGUIN A.-L., 1988, Un litige franco-canadien actuel : la zone économique des 200 milles à Saint-Pierre-et-Miquelon, *Noroi*, t. 35, n° 137, p. 85-96.
- SANGUIN A.-L., 1995, Géopolitique des frontières du Canada : situations et tendances, *Revue des Études Canadiennes (AFEC)*, n° 39, p. 19-26.
- SAVOIE D. J., 2000, *Le développement économique communautaire au Canada atlantique, illusion ou panacée ?*, Moncton, ICRDR, coll. Maritimes, 131 p.
- SCHMIT P., 1981, *Saint-Pierre-et-Miquelon et la pêche de la morue dans la seconde moitié du XIXe siècle*, Paris, Université de Paris 1, 125 p. - Maîtrise d'histoire.
- SINCLAIR R., dir., 1988, *A question of survival, The fisheries and Newfoundland society*, Saint John's, Memorial University, 254 p.
- SYMMONS C. R., 1980, The Canadian 200-mille fishery limit and delimitation of maritime zones around St Pierre and Miquelon, *Ottawa Law Review*, n° 12, p. 145-165.
- TRICOCHÉ G. N., 1929, *Terre Neuve et alentours. Îles de la Madeleine - Labrador - St. Pierre et Miquelon*, Paris, Pierre Roger, 295 p.
- TRUDEL Marcel, 1968, *Initiation à la Nouvelle-France*, Montréal/Toronto, Holt-Rinehart, 323 p.
- WILKSHIRE M., 1986, Newfoundland seen through french eyes, *Newfoundland and Labrador Studies*, vol. 2, n° 2, p. 233-239.
- WRIGHT M., 1997, Fishing in the Cold War : Canada, Newfoundland and the International Politics of the Twelve-Mile Fishing Limit, 1958-1969, *Journal of the Canadian Historical Association*, n° 8 nouvelle série, p. 239-259.
- ZOLLER E., 1992, L'affaire de la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la République française (Décision du 10 juin 1992), *Annuaire français de droit international*, XXXVIII.

TRINIDAD ET LE VENEZUELA

- ANTHONY M., 1997, *Historical dictionary of Trinidad and Tobago*, Lanham, Scarecrow Press, 670 p.
- BASDEO S., MOUNT G., 2001, *The foreign relations of Trinidad and Tobago (1962-2000) : the case of a small state in the global arena*, San Juan-Trinidad, Lexicon, 274 p.

- BÉRARD B., 2003, *Les premières occupations agricoles de l'arc antillais : migration et insularité : le cas de l'occupation saladoïde ancienne de la Martinique*, Paris, Université Paris-Sorbonne, 415 f. – Thèse de doctorat d'archéologie.
- BOESNER D., 1979, *Venezuela y el Caribe : Presencia Cambiante*, Caracas, Monte Avila, 143 p.
- BOODHOO K., 1986, *Eric Williams : the Man and the Leader*, Washington, University Press of America, 143 p.
- BORDE P.-G.-L., 1876, éd. 1982, *The history of the island of Trinidad under the Spanish government*, Port of Spain, Paria Publishing,
- BOUVET J.-P., 2005, *L'unité de gisement, Hydrocarbures et autres matières minérales*, Paris, L'Harmattan, 508 p.
- BRERETON B., 1981, *A History of Modern Trinidad 1783-1962*, Portsmouth, Heinemann, 262 p.
- BRERETON B., 1979, *Race relations in colonial Trinidad, 1870-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 251 p.
- BULLBROOK J. A., 1960, *The aborigines of Trinidad*, Port of Spain, Royal Victoria Institute Museum, 60 p.
- BURAC M., 1991, Approche géographique du problème de l'unité politique dans les États et pays multi-insulaires de la Caraïbe, in Yacou A, Martin M., *Études Caribéennes. Société et Politique*, Toulouse, CERC, Presses de l'Institut d'Études Politiques de Toulouse, p. 147-158.
- COLOMB C., *La découverte de l'Amérique*, éd. 1979, Paris, François Maspéro, coll. La Découverte, 2 vol., 235 p. et 225 p.
- COOPER St. G. C., BACON P. R., 1981, *The Natural resources of Trinidad and Tobago*, Londres, Edward Arnold, 223 p.
- CUDJOE S. R., 2003, *Beyond boundaries : the intellectual tradition of Trinidad and Tobago in the nineteenth century*, Wellesley, Calaloux, 393 p.
- DANIEL J. (dir.), 1996, *Les îles Caraïbes Modèles politiques et stratégies de développement*, Paris - Schoelcher, Karthala - CRPLC, 364 p.
- DESCOLA J., 1959, *Les conquistadors*, Paris, Fayard, coll. Les grandes études historiques, 528 p.
- FALCÓN BRICEÑO M., 1962, *La cuestión de límites entre Venezuela y la Guayana Británica. Exposición del ministro de relaciones exteriores de Venezuela en la Comisión Política Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas, celebrada el 12 de noviembre de 1962*, Caracas, Ministère des Relations extérieures, 43 p.
- FERREIRA L., 1998, *Barriers to fisheries co-management in the gulf of Paria*, Trinidad, Marine Affairs Program, Dalhousie University, Nouvelle-Écosse, 45 p.
- FORTE M. C., 2005, *Ruins of absence, presence of Caribs : (post) colonial representations of aboriginality in Trinidad and Tobago*, Gainesville, Florida University Press, 283 p.
- FRANCIS A., 1990, The gulf of Paria : area of conflict, *Caribbean Affairs*, janv.-mars 1990, vol. 3, n° 1, p. 26-37.
- GIACOTTINO J.-C., 1976, *Trinidad et Tobago, Étude géographique*, 3 t., Bordeaux, Université de Bordeaux III, 1 394 p. - Thèse d'État.
- GILBERT S. M., 1931, *Cocoa Industry of Trinidad*, Port of Spain, Government Printing Office, 31 p.
- GONZALEZ-RIPOLL N., MARIA D. (éd.), 1992, *La otra llave de América : Descripción de la isla de Trinidad / por Cosme de Churrua y la expedición del Atlas de la América Septentrional (1792/1810)*, Caracas, Lagoven, 103 p.

- Gouvernement de la République de Trinidad et Tobago, Gouvernement de la République du Venezuela 1989, *Protocol on co-operation in fisheries research between the Government of the Republic of Trinidad and Tobago and the Government of the Republic of Venezuela*, 6 p.
- GRELIER J., 1977, *Indiens de l'Orénoque*, Paris, Flammarion, 380 p.
- HARRISON P., 1994, The impact of oil on Trinidad and Tobago 1966-1990, La Haye, Institute of Social Studies, 74 p.
- HENRY A. V., 1993, Talking Race in Trinidad and Tobago : a Practical Framework, *Caribbean Affairs*, n° 6, p. 24-38.
- HUMBOLDT A. von, *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent fait en 1799 et 1800 par A. de Humboldt et A. Bonpland*, éd. 1961, Gheerbrant A., Paris, Club des Libraires de France, 475 p.
- JAFFE CARBONELL, 1988, *Le Venezuela et le droit de la mer - exemple d'une définition d'une politique maritime*, Paris, Université Paris 1, 3 vol., 1 109 p – Thèse de doctorat de droit public.
- JOSEPH E. L., 1970, *History of Trinidad*, Londres, Franck Cass, 272 p.
- KHAN A., 1993, What is a "Spanish"? Ambiguity and "mixed" ethnicity in Trinidad, in Yelvington K., *Trinidad Ethnicity*, Warwick, Warwick University Caribbean Studies, p. 181-207.
- KONINGSBRUGGEN P. H. van, 1997, *Trinidad carnival : a question of national identity*, London, Caribbean, 293 p.
- LAGUERRE J., 1988, Race Relations in Trinidad and Tobago, in Ryan S, *Trinidad and Tobago : The Independence Experience 1962-1987*, St Augustine, Institute of Social and Economic Research, UWI, p. 193-207.
- LAGUERRE J., 1996, Culture et politique en Jamaïque et à Trinidad, une perspective comparative, in Daniel J. (dir.), 1996, *Les îles Caraïbes Modèles politiques et stratégies de développement*, Paris - Schoelcher, Karthala, p. 274-296.
- LANGUE F., 1999, *Histoire du Venezuela : de la conquête à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 397 p.
- LARA O., 1986, corr. 1997, *Les Caraïbes*, Paris, Que sais-Je ? PUF, 128 p.
- LAURENCE K. M., 1980, The survival of the Spanish Language in Trinidad, *Nieuwe west - Indische Gids*, vol. 54, p. 213-228.
- LIPSKI J., 1990, Trinidad Spanish : Implications for Afro-Hispanic Language, *Nieuwe west - Indische Gids*, vol. 64, p. 7-47.
- LOVEN S., 1935, rééd. 1979, *Origins of the Tainan Culture*, New York, AMS Press, 697 p.
- LUCKY A., 1985, *Legal problems of the Law of the Sea in the Relationship between Trinidad and Tobago and Venezuela*, Saint Augustine, University of the West Indies, 146 p. – M. Sc. Thèse en Relations Internationales.
- LUTCHMAN R., 1990, *The Trinidad and Tobago Venezuela Fishing Agreement and its impact on the Cedros fishermen*, St. Augustine, University of the West Indies, 103 p. – Caribbean Studies Thesis.
- MARTIN D.-C., 1996, Culture politique et développement dans les Caraïbes du Commonwealth (Jamaïque, Barbade, Trinidad et Tobago), in Daniel J. (dir.), 1996, *Les îles Caraïbes Modèles politiques et stratégies de développement*, Paris - Schoelcher, Karthala, p. 251-271.
- MEIGHOO K. P., 2003, *Politics in a "half made society" : Trinidad and Tobago*, Kingston, I. Randle, 446 p.
- MENDES Y., 1984, *La Ceinture pétrolifère de l'Orénoque et l'aménagement du territoire au Venezuela*, Paris, Institut des Hautes études de l'Amérique latine, 109 p.

- Ministry of Food Production, Gouvernement de la République de Trinidad et Tobago, 1985, *Fishing agreement between the Government of the Republic of Trinidad and Tobago and the Government of the Republic of Venezuela*, Port of Spain, Trinidad and Tobago, 27 p.
- Ministry of Food Production, Republic of Trinidad and Tobago, 1986, *A report on observations of Venezuelan vessels off the north coast of Trinidad over the period July 1984 to February 1986*. Port of Spain, Trinidad and Tobago, 27 p.
- MOODIE S., 1973, The Spanish Language as spoken in Trinidad, *Caribbean Studies*, vol. 13, n° 1, p. 88-94.
- MOODIE-KABALSINGH S., 1994, *The Cocoa Panyols of Trinidad : An Oral Record*, Londres, Tauris, 272 p.
- MUNASINGHE V., 2001, *Callaloo or tossed salad : East Indians and the cultural politics of identity in Trinidad*, Ithaca, Cornell University Press, 315 p.
- NAIPAUL V. S., 1957, *The Mystic Masseur*, éd. fr. 1994, *Le Masseur mystique*, Paris 10-18, 287 p.
- NAIPAUL V. S., 1959, *Miguel Street*, éd. fr. 1967, *Miguel Street*, Paris, Gallimard, coll. L'Imaginaire, 243 p.
- NAIPAUL V. S., 1994, *A Way in the World*, éd. fr. 1995, *Un chemin dans le monde*, Paris, Plon, coll. Feux croisés, 333 p.
- NAIPAUL V. S., 1969, *The Loss of El Dorado*, éd. fr. 1996 *La perte de l'Eldorado*, Paris, Plon, coll. Feux croisés, 344 p.
- NWEIHED K., 1973, *La vigencia del mar ; una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional del derecho del mar*, Caracas, Equinoccio, 2 vol., 612 p. et 658 p.
- OXAAL I., 1968, *Black Intellectuals Come to Power : patterns of political and economic transformation in Trinidad and Tobago*, Cambridge, Schenkman, 194 p.
- PREMDAS R. R., 1993, Pace, Politics and Succession in Trinidad and Tobago, in Payne A., Sutton P., *Modern Caribbean Politics*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, p. 98-124.
- PREURE M., 1993, *L'économie mondiale des hydrocarbures et la stratégie d'un groupe pétrolier issu d'un pays producteur : cas cités : Sonatrach (Algérie), KPC (Koweït), Pemex (Mexique), PDVSA (Venezuela)*, Paris, Technip, 746 p.
- RYAN S., 1991, *Social and occupational stratification in contemporary Trinidad*, St Augustine, Institute of Social and Economic Research UWI, 474 p.
- ROBINSON A. N. R., 2001, *The mechanics of independence : patterns of political and economic transformation in Trinidad and Tobago*, Barbade, UWI Press, 207 p.
- ROBINSON H. B., 1836, *The Memoirs of Lt General Sir Thomas Picton*, Londres, Richard Bentley, 471 p.
- ROUSE I., 1986, *Migrations in prehistory : inferring population movement from cultural remains*, New Haven, Yale University Press, 202 p.
- SEQUERA TAMAYO I., 1997, *Géographie économique du Venezuela*, Paris, L'Harmattan, 231 p.
- SEVILLA SOLER R., 1988, *Inmigración y cambio socio-económico en Trinidad (1783-1797)*, Séville, Escuela de estudios hispano-américanos, 238 p.
- SINGH K., 1984, Trinidad as a base for Venezuelan Insurgency (1870-1888), *Revista/review Interamericana XIV*, n° 1-4, p. 47-65.
- SCHER P. W., 1997, *A moveable fete : Trinidad carnival as transnational cultural process*, University of Pennsylvania, 239 p. - Ph D.

- SUÁREZ MÉNDEZ M. M., 1965, *Étude ethnologique de quatre villages guarao (delta de l'Orénoque, territoire Delta Anacuro, Venezuela)*, Paris, 138 f. – Thèse de 3^{ème} cycle d'ethnologie.
- SUÁREZ M. M., 1968, *Los Warao : indigènes del delta del Orinoco*, Caracas, Département d'anthropologie – Institut Vénézuélien de la Recherche scientifique, 311 p.
- TAGLIONI F., 1997, Géopolitique et insularité : l'exemple des petites Antilles, in Sanguin A.-L. (dir.), *Vivre dans une île : une géopolitique des insularités*, Paris, l'Harmattan, p. 175-189.
- TAGLIONI F., 1998, Les revendications frontalières maritimes dans le bassin caraïbe : état des lieux et perspectives, *Norois* n° 180, oct. 1998, p. 617-630.
- THOMAS R., 1987, *The Trinidad labour riots of 1937 : Perspectives 50 years later*, Trinidad, University of the West Indies, 41 p.
- VERSTEEG A. H., BUBBERMAN F. C., 1992, *Suriname before Columbus*, Paramaribo, Stichting Surinaams Museum, 63 p.
- VERTEUIL L. A. A. de, 1858, *Trinidad : Its Geography, Natural Resources, Administration, Present Condition and Prospects*, London, Ward & Lock.
- WELLER J. A., 1968, *The East Indian indenture in Trinidad*, Rio Piedras, ICS University of Puerto Rico, 172 p.
- WILLIAMS E. E., 1944, 2^{ème} éd. 1964, *Capitalism and Slavery*, Londres, Deutsch, 285 p.
- WILLIAMS E. E., 1964, *History of the People of Trinidad and Tobago*, New York, A & B, 292 p.
- WILLIAMS E. E., 1970, *From Colombus to Castro : the History of the Caribbean 1492-1969*, éd. fr. *De Christophe Colomb à Fidel Castro : L'histoire des Caraïbes 1492-1969*, Paris, Présence Africaine, 605 p.
- WOOD D., 1968, *Trinidad in transition : the years after slavery*, Oxford, University Press, 318 p.
- YELVINGTON K., 1993, *Trinidad Ethnicity*, Warwick, Warwick University Caribbean Studies, 296 p.

ATLAS

- Atlas électronique Transmanche*, [http:// atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/](http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/)
- Atlas électronique des Caraïbes*, <http://atlas-caraïbe.certic.unicaen.fr/>
- Atlas Marine Fisheries of Trinidad and Tobago*, 2002, Port of Spain, Ministry of Agriculture, Land and Marine Resources, Republic of Trinidad and Tobago, 76 p.
- Atlas permanent de la mer et du littoral*, 1994, 1996, 1997, 1999, 2000, CNRS, Géolittomer-Nantes, Géolittomer-Brest, Infomer Rennes.
- BÉGOT, M., BULÉON P., ROTH P., 2001, *Émergences Caraïbes. Éléments de géographie politique*, Paris, L'Harmattan, 77 p.
- BRASSEUR P., CHAUVEAU J.-P., 1990, *Dictionnaire des régionalismes de Saint-Pierre et Miquelon*. Tübingen, Niemeyer, 745 p.
- CHARLIER C. (dir.), 2005, *Atlas du XXI^e siècle*, Paris, Nathan, 208 p.
- CHAUSSADE J., CORLAY J.-P., éd. 1990, *Atlas des pêches et des cultures marines*, Rennes, Le Marin, 252 p.
- COUPER A. et al., 1983, *Le grand Atlas de la mer*, Encyclopaedia Universalis - Albin Michel, 128 p.
- DUBY G., 1995, *Atlas historique*, Paris, Larousse, 350 p.
- FRÉMONT A., 1977, éd. 1984, *Atlas et géographie de la Normandie*, Paris, Flammarion, 289 p.

- GUILLY C., NOYE C., RAGU D., 2004, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France. Les classes moyennes face à la mondialisation : la tentation du repli*, Paris, Autrement, 70 p.
- HUMBERT-DROZ A. (dir.), 1989, *Grand Atlas universel de la mer*, Paris, Encyclopædia Universalis.
- LEFÈVRE-BALLEYDIER A., 2003, *Petit Atlas des Mers et des Océans*, Paris, Larousse, 127 p.
- LEIER M., 2001, *World Atlas of the Oceans: More Than 200 Maps and Charts of the Ocean Floor*, Paris, Solar, 264 p.
- Observatoire géopolitique des drogues, 1996, *Atlas mondial des drogues*, Paris, P.U.F., 250 p.
- RAND MC NALLY & COMPANY, 1977, *The Rand Mc Nally Atlas of the Oceans*, New York, Rand Mc Nally, 208 p.
- RAND MC NALLY & COMPANY, 1981, *Atlas International*, New York, Rand Mc Nally, 288 p., index, 232 p.

DICTIONNAIRES, ENCYCLOPÉDIES

- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H. (dir.), 1992, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier-Paris, La Documentation française, 470 p.
- CORDELLIER S. (dir.), 2003, *Dictionnaire historique et géopolitique du 20e siècle*, Paris, La Découverte, 768 p.
- Dictionnaire de la Langue du XIXe et du XXe siècles*, CNRS, Larousse, 1972-1994, 16 vol.
- Encyclopaedia Universalis*, 1995, 4e éd., 30 vol.
- Grand Larousse Encyclopédique*, 1960-1964, 10 vol.
- LACOSTE Y., 1993, *Dictionnaire de géopolitique*, Paris, Flammarion, 1680 p.
- LACOSTE Y., 2003, *De la géopolitique au paysage : Dictionnaire de la géographie*, Paris, Armand Colin, 414 p.
- MAYHEW S., PENNY A., 2004 (3e éd.), *The Concise Oxford Dictionary of Geography*, Oxford, Oxford University Press, 543 p.
- VERGÉ-FRANCESCI M. (dir.), 2002, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2 vol., 1 502 p.

REVUES

Acadiensis, *L'Agronomie coloniale*, *The American Journal of International Law*, *Annales de Géographie*, *Annales Économies Société Civilisations*, *Annals of the Association of American Geographers*, *Annuaire du droit de la mer*, *Annuaire canadien de droit international*, *Annuaire français de droit international*, *Anthropologie et sociétés*, *British Year Book of International Law*, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, *Bulletin de Micropsychologie*, *Bulletin de la Société de Géographie de Marseille*, *Cahiers de Géographie du Québec*, *Cahiers de l'IDIM*, *Cahiers Nantais*, *Cahiers de la Société historique acadienne*, *Canadian Folklore*, *The Canadian Geographer*, *Caribbean Affairs*, *Cultures et Conflits*, *Défense nationale*, *Diogène*, *l'Espace Géographique*, *Espace Populations Sociétés*, *Espaces et Sociétés*, *Espaces-Temps*, *Études Internationales*, *Études Normandes*, *Géopoint*, *Hommes et terres du Nord*, *Hérodote*, *L'Information géographique*, *Insula*, *Nature*, *Neptunia*, *Norois*, *The Operational Geographer*, *Ottawa Law Review*, *Oxford Journal of Archeology*, *Recherches Amérindiennes au Québec*, *Regional Studies*, *Revista Interamericana*, *Revue des Études Canadiennes*, *Revue généalogique normande*, *Revue Générale de Droit International Public*, *Revue de la Manche*.

RECUEILS DE DOCUMENTS DU DROIT INTERNATIONAL

Nations Unies, 1946- , *Recueil des traités*.

Nations Unies, 1947- , *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, Cour internationale de justice, New York.

Nations Unies, 1983- , *Recueil des sentences arbitrales*, Law of the Sea Bulletins, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, New York.

Nations Unies, 1987, *Le droit de la mer. Évolution récente de la pratique du droit des États*, Bureau du Représentant spécial du Secrétaire général pour le droit de la mer, New York, 237 p.

Nations Unies, 1989, *Le droit de la mer. Législations nationales concernant le plateau continental*. Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 314 p.

Nations Unies, 1989, *Le droit de la mer. Les accords de délimitation des frontières maritimes* (1970-1984). Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 299 p.

Nations Unies, 1990, *Le droit de la mer. Évolution récente de la pratique du droit des États*, n°2. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 215 p.

Nations Unies, 1992, *Le droit de la mer. La zone économique exclusive*. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 123 p.

Nations Unies, 1992, *Le droit de la mer. Les accords de délimitation des frontières maritimes* (1985-1991). Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 109 p.

Nations Unies, 1992, *Le droit de la mer. Les accords de délimitation des frontières maritimes* (1942-1969). Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 98 p.

Nations Unies, 1992, *Le droit de la mer. Pratique des États archipels*. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 247 p.

Nations Unies, 1992, *Revendications d'extension de la juridiction nationale à des zones maritimes. Extraits de textes législatifs et tableau des revendications*. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York, 180 p.

Nations Unies, 1993, *Le droit de la mer. Évolution récente de la pratique du droit des États*, n°3. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York.

Nations Unies, 1995, *Le droit de la mer. Évolution récente de la pratique du droit des États*, n° 4. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, New York.

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Nations Unies, 1995, *Conventions des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982*, New York, 267 p.

Nations Unies, Convention sur le plateau continental de 1958, *Recueil des traités*, vol. 499, p. 311-321.

Nations Unies, Convention sur la haute mer de 1958, *Recueil des traités*, vol. 450, p. 82-103.

Nations Unies, Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958, *Recueil des traités*, vol. 516, p. 205-225.

Nations Unies, Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer de 1958, *Recueil des traités*, vol. 559, p. 285-301.

JURIDISPRUDENCE INTERNATIONALE

Affaire de la Délimitation du plateau continental entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République française. Décision du 30 juin 1977. *Recueil des sentences arbitrales*, vol. 18, Nations Unies, p. 130-270.

Affaire de la Délimitation du plateau continental entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République française. Décision du 14 mars 1978. *Recueil des sentences arbitrales*, vol. 18, Nations Unies, p. 339-413.

Affaire de la Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, *Cour Internationale de Justice*, *Recueil* 1984, p. 246-390.

Affaire concernant le Filetage à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent entre le Canada et la France. Sentence du 17 juillet 1986. *Recueil des sentences arbitrales*, vol. 19, Nations Unies, p. 225-296.

ACCORDS BILATÉRAUX (y compris les accords hors des situations frontalières étudiées)

CANADA/DANEMARK, 17 décembre 1973, Accord entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement du Canada relatif à la délimitation du plateau continental entre le Groenland et le Canada, *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 1-9.

CANADA/FRANCE, 27 mars 1972. Canada/St. Pierre and Miquelon Territorial Sea Boundary, *Limits in the Seas*, n° 57, p. 1-6.

ESPAGNE/FRANCE, 29 janvier 1974, Convention entre la France et l'Espagne sur la délimitation de la mer territoriale et de la zone contiguë dans le golfe de Gascogne, *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 53-55.

ESPAGNE/FRANCE, 29 janvier 1974, Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'État espagnol sur la délimitation des plateaux continentaux des deux États dans le golfe de Gascogne. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 56-62.

FRANCE/ITALIE, 28 novembre 1986. Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la délimitation des frontières maritimes dans la région des bouches de Bonifacio. *Évolution récente de la pratique des États*, n° 2p. 201-202.

FRANCE/MAURICE, 2 avril 1980. Agreement between the Government of the French Republic and the Government of Mauritius on the Delineation of the French and Mauritian Economic Zones between Reunion and Mauritius. *Évolution récente de la pratique des États*, n° 2, p. 633-634.

FRANCE/MONACO, 16 février 1984. Convention de délimitation maritime entre le Gouvernement de son altesse Sérénissime le Prince de Monaco et le Gouvernement de la République française. *Évolution récente de la pratique des États*, n° 2, p. 186-189.

FRANCE/ROYAUME-UNI, 24 juin 1982, Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la délimitation du plateau continental à l'est de la longitude 30 minutes ouest du méridien de Greenwich. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 50-52.

- FRANCE/ROYAUME-UNI, 2 novembre 1988, Accord entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la délimitation de la mer territoriale dans le Pas de Calais. *Évolution récente de la pratique des États*, n° 2, p. 213-215.
- FRANCE/ROYAUME-UNI, 23 juillet 1991, Accord entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'achèvement de la délimitation du plateau continental dans la partie méridionale de la mer du Nord. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991)*, p. 4-6.
- FRANCE (Tuamotu)/ROYAUME-UNI (Pitcairn), 25 octobre 1983, Convention de délimitation maritime entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République française. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 282-284.
- FRANCE/SAINTE-LUCIE, 4 mars 1981, Convention de délimitation entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Sainte-Lucie. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 131-133.
- FRANCE (Nouvelle Calédonie)/ÎLES SALOMON, 12 novembre 1990, Convention de délimitation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Îles Salomon. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991)*, p. 107-109.
- FRANCE (Wallis et Futuna)/TONGA, 11 janvier 1980, Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Tonga relative à la délimitation des zones économiques. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991)*, p. 107-109.
- FRANCE/VENEZUELA, 17 juillet 1980, Traité de délimitation entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Venezuela. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984)*, p. 134-136.
- ROYAUME-UNI/VENEZUELA, 26 février 1942, Traité entre Sa Majesté, pour le Royaume-Uni, et le Président des États-Unis du Venezuela relatifs aux régions sous-marines du golfe de Paria. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1942-1969)*, p. 63-67.
- TRINIDAD-ET-TOBAGO/VENEZUELA, 18 avril 1990, Traité entre la République de Trinidad-et-Tobago et la République du Venezuela relatif à la délimitation des zones marines et sous-marines. *Les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991)*, p. 28-33.

PRESSE ÉCRITE ET ÉLECTRONIQUE

Relations Jersey/France

Jersey Evening Post, Saint-Hélier, Jersey, <http://www.thisisjersey>.

Guernsey Press and Star, St Peter Port, Guernesey, <http://www.thisisguernsey>.

Ouest-France, Rennes.

La Presse de la Manche, Cherbourg.

Le Marin, Rennes.

Le Monde, Paris.

Libération, Paris.

Relations Trinidad et Tobago/Venezuela

Trinidad Express, Port of Spain, Trinidad et Tobago, <http://www.trinidadexpress.com>.

Trinidad Guardian, Port of Spain, Trinidad et Tobago, <http://www.guardian.co.tt>.

www.Analitica.com, Portail vénézuélien d'information.

Relations Saint-Pierre et Miquelon/Canada

L'Acadie Nouvelle, Moncton, Nouveau Brunswick, <http://www.capacadie.com>. Premier journal francophone du Canada Atlantique.

Atlantic Progress, Halifax, Nouvelle-Écosse. Couvre la scène économique et politique des Maritimes.

L'Écho des Caps-Hebdo, Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon. Hebdomadaire d'actualité de l'archipel édité par la mairie de Saint-Pierre.

Le Gaboteur, St John's, Terre-Neuve-et-Labrador, <http://www.gaboteur.ca>, Journal de la communauté francophone de la province de Terre-Neuve et Labrador (21 numéros par an).

Southern Gazette, Marystown, Terre-Neuve-et-Labrador, <http://www.southerngazette.ca>. Magazine hebdomadaire d'information de la péninsule de Burin.

The Telegram, St John's, Terre-Neuve-et-Labrador, <http://www.thetelegram.com>. Plus important quotidien d'information de la capitale de Terre-Neuve-et-Labrador.

AUTRES PRINCIPAUX SITES INTERNET UTILISÉS

www.assemblee-nationale.fr ; www.senat.fr. Accès aux textes législatifs français et en particulier aux accords et traités internationaux.

<http://www.cia.gov/cia/publications>. Le site de l'agence de renseignement des États-Unis met à jour une grande quantité de données statistiques par pays.

www.caricom.org. Site officiel de la CARICOM. Présentation des pays membres, historique et actualité de la communauté.

www.gov.je. Site officiel des États de Jersey. Éléments d'information les plus recherchés : statistiques économiques et démographiques, textes réglementaires.

www.gov.tt. Site officiel de la République de Trinidad et Tobago. Éléments d'information les plus recherchés : statistiques économiques.

www.gov.energy.tt. Une rubrique du précédent dédiée aux questions énergétiques.

www.grandcolombier.com. Portail très complet sur Saint-Pierre-et-Miquelon.

www.infomer.fr. Actualité de la mer.

www.nafo.int. Site de l'OPANO. Pour connaître les enjeux et les acteurs de la pêche dans l'Atlantique du Nord-Ouest.

www.statcan.ca. Site officiel de *Statistiques Canada*, organisme fédéral. Mise à disposition de données économiques et démographiques très détaillées, à tous les niveaux de l'organisation administrative du pays.

GLOSSAIRES

NOMS PROPRES

Personnages

Berrio (Antonio de), militaire espagnol (vers 1520-1597). Héritier du conquistador Quesada par sa femme, Berrio se met dans les années 1580 à la recherche de l'*Eldorado*. Même si les expéditions qu'il mène s'avèrent infructueuses, il s'entête à entretenir le mythe. En fonction de cet objectif, il ordonne en 1592 la fondation de la première cité espagnole à Trinidad, San Jose de Oruna, et s'autoproclame gouverneur de l'île l'année suivante. Il en est chassé en 1595 par Raleigh.

Bournat (Gilbert de), haut fonctionnaire français (1898-197.). Gouverneur de Saint-Pierre-et-Miquelon à partir de 1936, Bournat s'aliène une partie de la population de Saint-Pierre-et-Miquelon en se positionnant ouvertement en serviteur du gouvernement de Vichy. Démis de ses fonctions à la suite de l'expédition dirigée par l'Amiral Muselier en décembre 1941, il est renvoyé en métropole où il continue à servir le maréchal Pétain.

Butler (Uriah), syndicaliste caribéen (1897-1977)). Originaire de l'île de la Grenade, Butler s'affirme comme le *leader* des travailleurs de l'industrie du pétrole à Trinidad lors des émeutes de 1937. Plusieurs fois emprisonné, il est reconnu comme un héros national après l'indépendance de l'île.

Cavalier (Jean), calviniste français (1680-1740). A la tête de l'insurrection des protestants cévenols dits camisards de 1702, Cavalier négocie une reddition qui le conduit à l'exil et au service de différents ennemis de son pays natal. Figure éminente de l'émigration d'origine française à Jersey, il en devient le lieutenant-gouverneur en 1738.

Chacon (Jose Maria), administrateur espagnol (1749-1833). Dernier gouverneur espagnol de Trinidad. Chacon signe en 1783 la cédula définissant les conditions de l'immigration française sur l'île. La même année, il déplace la capitale de San Jose vers Puerta de España (Port of Spain). Il capitule devant les troupes du major anglais Abercromby en 1797.

Eustache le Moine, bénédictin puis pirate et corsaire français (vers 1170-1217). Issu d'une riche famille du nord de la France victime de spoliation, Eustache le Moine entame une existence d'aventurier de la mer, tour à tour au service du roi d'Angleterre Jean Sans Terre, du roi de France Philippe Auguste et de Louis de France, fils de celui-ci et prétendant au trône d'Angleterre. Il utilise les îles Anglo-Normandes comme base et s'insinue dans les différentes manoeuvres des deux royaumes les concernant.

Garvey (Marcus), homme politique jamaïcain (1887-1940). Garvey fait dans les années 1910 le constat de l'exploitation des travailleurs de l'aire caribéenne, notamment dans les industries pétrolières et les plantations. Son engagement politique est assorti d'un engagement racial. Il mène ainsi aux États-Unis, à partir de 1916 et avant d'en être expulsé, un combat précoce pour la reconnaissance du droit des Noirs. Il s'y révèle le chantre d'un nationalisme noir à vocation universelle.

Gentili (Alberico), juriste italien (1552-1608). Titulaire d'une chaire de droit à Oxford, Gentili s'emploie à libérer le droit international de la doctrine des théologiens catholiques. En cas de conflit, il préconise le recours à l'arbitrage et à la raison avant l'emploi de la force. Grand défenseur du commerce et de la liberté de naviguer, il influence Grotius et défend l'idée d'un droit naturel déterminé par la sociabilité et l'humanité.

Héliér, moine du VI^e siècle. Originaire de Belgique, Héliér devient ermite à Jersey. Il y aurait été envoyé par Saint Marcouf afin d'aider la population à se prémunir des attaques des pirates. Selon la légende, il aurait été décapité lors de l'une d'entre elles, mais aurait pris sa tête tranchée dans les mains, entraînant ainsi la fuite des assaillants. Élément éminent de la catégorie des saints guérisseurs, il fait toujours l'objet d'un pèlerinage annuel sur l'île.

Hésiode, poète grec (VIII^e siècle avant J. C.). Son œuvre principale est la *Théogonie*, dans laquelle l'auteur conte la naissance de l'univers et établit la généalogie des dieux.

Iberville, (Pierre Le Moyne d'), marin et administrateur français (1661-1706). Né à Ville-Marie (aujourd'hui Montréal), Iberville s'illustre en s'emparant de places fortes anglaises à Terre-Neuve et en Acadie entre 1686 et 1697. Sa prise de Saint-Jean de Terre-Neuve en 1692 soulage un temps la petite colonie installée à Saint-Pierre.

James (Cyril Lionel Robert), poète et activiste politique originaire de Trinidad (1901-1989). En 1932, James quitte l'île pour l'Angleterre, où il milite dans la mouvance trotskyste. Il va ensuite aux États-Unis d'où il est expulsé en 1953. Inspiré par les idées panafricaines, il rentre à Trinidad en 1958 à l'invitation d'Eric Williams. Il dirige le journal du *People National Movement*. Brouillé avec le Premier ministre, il retourne à Londres en 1963.

Muselier (Émile), militaire français (1888-1965). Le 24 décembre 1941, l'amiral Muselier conduit sur ordre du général de Gaulle une expédition de 170 hommes sur Saint-Pierre-et-Miquelon. L'archipel, en partie acquis à la France Libre, passe sans violences sous son contrôle. Ce coup de main évite une possible annexion dans un contexte marqué par les sinuosités des relations entre le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni et le chef de la France Libre. Muselier confie l'administration de l'archipel au lieutenant Alain Savary, futur ministre.

Padmore (George), écrivain et activiste originaire de Trinidad (1901-1959). Étudiant aux États-Unis, Padmore milite au sein du parti communiste puis s'oriente vers l'anticolonialisme et la lutte pour l'émancipation des Noirs. Il s'applique à jeter des ponts entre nationalistes, syndicalistes, intellectuels africains et caribéens. Il influence largement la pensée et l'action de *leaders* africains progressistes issus de l'indépendance, tel Nkrumah au Ghana.

Peirson (Francis), militaire britannique (1757-1781). Commandant la milice jersiaise, le major Pierson fait face le 5 janvier 1781 à la dernière tentative française d'invasion de l'île en rétablissant une situation compromise. Il y perd la vie ainsi que le baron de Rullecourt, chef de l'expédition française.

Picton (Thomas), militaire britannique (1758-1815). Issu d'une forte tradition militaire familiale, Picton rejoint les Caraïbes en 1794. Promu lieutenant-colonel, il est nommé gouverneur de Trinidad dès la reddition espagnole en 1797. Stigmatisé pour ses pratiques dictatoriales, il doit se démettre en 1803, accusé d'avoir autorisé la torture sur la personne d'une jeune noire de quatorze ans. Il est finalement relaxé après un marathon judiciaire qui se poursuit jusqu'en 1812. Trois ans plus tard, il est tué à Waterloo.

Ponce de Leon (Juan), conquistador (1460-1521). Ponce de Leon fait partie du deuxième voyage de Christophe Colomb en 1494. À la tête de la première expédition à avoir abordé le continent nord-américain en 1513, il s'engage ensuite dans une tentative de mise au pas des Indiens des îles caraïbes, dont Trinidad.

Raleigh (Walter), aventurier et écrivain britannique (1552-1618). Raleigh commence sa carrière militaire par une participation aux guerres de religion en France (1569) puis à la mise au pas des papistes en Irlande (1580). Favori de la reine Elizabeth 1^{ère}, Raleigh se lance ensuite dans des expéditions maritimes dont l'une, au cours de laquelle il fonde la colonie de Virginie, est à l'origine de l'emprise anglaise sur l'Amérique du Nord. Tombé en disgrâce à la cour, il se perd ensuite dans l'illusion de la recherche de l'*Eldorado*. Au cours de ses démêlés avec les Espagnols, il fait brûler San Jose d'Oruna, capitale de Trinidad, en 1595. Revenu en Angleterre, il est nommé gouverneur de Jersey. Emprisonné par Jacques 1^{er} puis libéré en 1616 pour tenter d'étendre l'influence anglaise à l'Amérique du Sud, il est finalement arrêté à son retour et décapité à la Tour de Londres.

Robin (Charles) homme d'affaires jersiais (1743-1824). Employé dans la compagnie de négoce de poisson créée par ses deux frères, Robin quitte Jersey en 1765 pour l'île du CapBreton où il fait

fonction d'agent de la *Robin Pipon Company*. Lors d'un de ses déplacements, il découvre le site de Paspébiac où il établit les activités de la société familiale à partir de 1767. Le site est dévasté par les Américains en 1778 et Robin rentre à Jersey. Il revient à Paspébiac cinq ans plus tard et fonde la *Charles Robin Company* qu'il dirige jusqu'à l'année de sa mort.

Rullecourt (Baron de), de son vrai nom Philippe Charles Macquart, (1744-1781). Après une tentative ratée d'invasion de Jersey en mai 1779 par le Prince de Nassau commandant la légion financée par le Chevalier de Luxembourg, Rullecourt reprend en 1781 le commandement de cette troupe disparate. Malgré de mauvaises conditions météorologiques et un manque de soutien de la part des autorités, il parvient à débarquer au sud-est de l'île le 5 janvier 1781 à la tête d'environ 700 hommes. Les Français se rendent maître du lieutenant-gouverneur de l'île qui signe une reddition. Mais la milice jersiaise et la garnison anglaise cantonnée sur l'île prennent finalement le dessus. Rullecourt, ainsi que plusieurs dizaines de ses hommes, perd la vie dans cette aventure.

Selden (John), juriste britannique (1584-1654). Les premiers écrits de Selden portent la marque d'une réfutation de la monarchie de droit divin. Juriste de haut niveau, il développe dans son *Mare clausum seu de dominio maris libri duo* – écrit en 1618 mais seulement publié en 1635 – une vision opposée à celle de Grotius concernant la liberté de naviguer. Jusqu'à la fin de sa vie, il s'oppose aux Hollandais en théorisant la domination anglaise sur les mers étroites.

Talon (Jean), administrateur français (1625-1694). Envoyé comme intendant par Colbert, Talon fait deux séjours outre-Atlantique de 1665 à 1668, puis de 1670 à 1672. Il est chargé d'appliquer un plan de colonisation et d'expansion économique. En 1666, il organise le premier recensement de la population en Nouvelle-France. En 1670, il vient à Saint-Pierre-et-Miquelon et livre un témoignage précis sur l'état de l'archipel, dont il prend officiellement possession au nom du roi de France.

Vitoria (Francisco de), juriste espagnol (vers 1492-1546). Vitoria, moine dominicain, enseigne à Paris puis à Salamanque. Il soutient Las Casas dans sa lutte pour une colonisation basée sur des principes chrétiens. Il est le théoricien d'un « droit des gens » issu du droit naturel. Il influence largement les théories juridiques du XVII^e siècle, notamment la pensée de Grotius.

Volstead (Andrew Joseph), homme politique étasunien (1860-1947). Élu du Minnesota à la Chambre des représentants entre 1903 et 1923, Volstead est passé à la postérité en tant qu'instigateur de la loi qui porte son nom, le *Volstead Act*. Ce texte, voté en 1919, fait jusqu'en 1933 la fortune de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il définit l'application du 18^{ème} amendement à la Constitution des États-Unis, selon lequel une boisson est interdite de consommation et de fabrication lorsqu'elle dépasse 0,5° d'alcool. La loi est modifiée en 1933 pour élever le niveau de tolérance à 3,2°, avant d'être définitivement abandonnée la même année.

Wilberforce (William), homme politique britannique (1759-1833). Membre du Parlement dès 1780, il se lit d'amitié avec Pitt et se fait l'avocat tenace de la cause de l'abolition de l'esclavage. Il obtient en 1807 l'abolition de la traite. L'abolition totale de l'esclavage dans l'Empire britannique, à laquelle travaille activement la société qu'il avait contribué à fonder en 1825, est votée l'année de sa disparition.

Woodford (Ralph James), administrateur britannique (1784-1828). Gouverneur de Trinidad de 1813 jusqu'à sa mort, Woodford s'attache au développement urbain de Port of Spain. Il passe également comme étant respectueux des droits des Amérindiens et s'emploie par ailleurs à contenir au maximum le rôle d'île refuge que pouvait constituer Trinidad pour les patriotes vénézuéliens.

Lieux

Barneville-Carteret : chef-lieu de canton du département de la Manche (2 431 habitants en 1999). Barneville-Carteret est la commune française la plus proche de Jersey. Ses pêcheurs sont très présents

dans les eaux territoriales anglo-normandes, et la région bénéficie de cette proximité à travers la fréquentation de son port de plaisance et les liaisons maritimes régulières qui la relient à Jersey et à Guernesey.

Ellesmere : île canadienne de 196 235 km² appartenant à la province du Nunavut. Île la plus septentrionale du pays, elle présente avec une population de 168 habitants (2001) une densité moyenne inférieure à un habitant pour 1 000 km².

Halifax : capitale de la province canadienne de la Nouvelle-Écosse (359 111 habitants en 2001). Halifax est fondée en 1749 afin d'établir solidement la présence britannique à une époque et dans une région où intérêts anglais et français se confrontent. Bien placé sur la route transatlantique et bien abrité par une baie profonde, son port se développe rapidement et la ville devient la principale métropole du Canada atlantique. Reliée par avion et par cargo régulier à Saint-Pierre, elle constitue une incontournable base logistique pour l'archipel français.

Herm : située à trois milles à l'est de St Peter Port, capitale du bailliage de Guernesey, cette petite île anglo-normande compte quelques dizaines d'habitants pour une superficie de 1,5 km².

Louisbourg : village littoral de la Nouvelle-Écosse (1 100 habitants en 2001). C'est là, sur l'île du CapBreton que le traité d'Utrecht leur avait permis de conserver, que les Français édifient une forteresse à partir de 1713. Refuge pour les Acadiens, les pêcheurs métropolitains et les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon, elle est exposée à un environnement anglais de plus en plus menaçant. Prise en 1745, restituée en 1748, elle tombe définitivement en 1758. La route maritime menant à Québec est désormais ouverte aux troupes anglaises.

Malacca (détroit de) : du nom de la ville de Malaisie, ancien comptoir portugais, puis hollandais avant de passer sous le contrôle britannique. Cette artère maritime majeure relie d'une part l'océan Indien, la mer Méditerranée et l'océan Atlantique et d'autre part les mers d'Extrême-Orient et le Pacifique. Elle est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde. Les côtes indonésiennes de Sumatra qui le bordent à l'ouest servent de base pour des activités de piraterie qui perdurent au début du XXI^e siècle. Quatre siècles plus tôt, c'est dans le même secteur que se déroula l'incident entre Hollandais et Portugais qui entraîna le *Mare Liberum* de Grotius.

Mississauga : avec 612 925 habitants (2001), Mississauga (Ontario) se place – devant Vancouver – au sixième rang dans la hiérarchie urbaine au Canada. Située à l'ouest de Toronto, la ville constitue un pôle économique majeur du pays. Particulièrement orientée vers les nouvelles technologies, son dynamisme a attiré des milliers d'entreprises.

Moncton : ville principale du Nouveau-Brunswick, seule province constitutionnellement bilingue du Canada. (117 727 habitants pour l'agglomération en 2001). Son nom vient du général anglais Monkton, organisateur de la déportation de milliers d'Acadiens, mais elle s'avère être au début du XXI^e siècle une métropole francophone dynamique, siège de la Société Nationale Acadienne et du Consulat général de France pour les provinces atlantiques du Canada. Saint-Pierre-et-Miquelon y a ouvert une représentation en 2005. L'Université de Moncton, fondée au début des années soixante, constitue le foyer hégémonique de la diffusion de l'enseignement supérieur en Français à l'est des Appalaches.

Montego Bay : station balnéaire située sur le littoral nord-ouest de la Jamaïque (94 347 habitants en 1999). C'est là que fut signée en 1982 la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Ce document représente à partir de cette date la référence universelle pour organiser la territorialisation de l'espace marin.

Northern Range : derrière cette expression, deux définitions fort différentes se cachent dans cette thèse. D'une part elle désigne la cordillère qui barre dans le sens ouest/est le nord de l'île de Trinidad.

D'autre part, c'est ainsi que l'on nomme l'ensemble des grands ports qui, du Havre à Hambourg, captent la plus grosse part du trafic maritime européen.

Paspébiac : village de la province du Québec, situé sur le littoral de la baie des Chaleurs (3 326 habitants en 2001). Le marchand jersiais Charles Robin, intéressé par son site littoral, en fait à partir de 1737 le grand point de collecte et de distribution de la morue pêchée par les petites communautés de pêcheurs éparpillées tout au long du littoral de la Gaspésie.

Plaisance (aujourd'hui Placentia) : petite ville de la côte sud de la province de Terre-Neuve-et-Labrador qui comptait 4 426 habitants en 2001. Avant sa prise par les Anglais en 1712, Plaisance est le principal - quoique modeste - établissement français de la région, et représente à ce titre un refuge pour les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon en proie aux incursions anglaises.

Port of Spain : capitale de la République de Trinidad-et-Tobago (49 031 habitants en 2000, plus de 300 000 habitants pour l'agglomération). Fondée en 1783 près de l'embouchure du fleuve Caroni sur les lieux d'un village amérindien, elle s'agrandit rapidement au cours du XIXe siècle. La ville s'affirme comme l'instrument urbain des vellétés de *leadership* exprimées par le gouvernement du pays. Siècle de l'Association des États Caraïbes.

Port-Royal (aujourd'hui Annapolis Royal) : village de Nouvelle-Écosse (550 habitants en 2001). Fondé en 1605 par Samuel Champlain sur les rives de la baie de Fundy, Port-Royal peut être considéré comme le premier établissement français en Amérique du Nord. Très exposée aux attaques anglaises, la colonie est définitivement perdue en 1710.

Saint-Jean de Terre-Neuve (en anglais St John's) : capitale de la province de Terre-Neuve-et-Labrador (99 182 habitants en 2001). Saint-Jean est le pendant anglais de Plaisance vers la fin du XVIIe siècle. L'établissement se développe après 1713, une fois l'hégémonie anglaise reconnue dans la région. Aujourd'hui, la ville constitue l'échappée urbaine la plus commode pour les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui bénéficient de ses services, notamment dans le domaine de la santé.

Scissy : forêt légendaire occupant la baie du Mont Saint-Michel et, au-delà, l'espace séparant le littoral continental de Chausey et de Jersey. La légende attribue sa submersion à un raz de marée qui serait survenu en 709, provoquant ainsi leur insularisation.

Tristan da Cunha : île de l'Atlantique Sud (environ 300 habitants en 2004). Tristan da Cunha, dépendance de Saint-Hélène dont elle est éloignée d'environ 2 300 kilomètres, est située à 2 800 kilomètres de l'Afrique du Sud et 3 200 kilomètres de l'Amérique du Sud. Son éloignement la rend difficilement accessible, caractéristique renforcée par la configuration d'un littoral constitué de falaises hautes d'environ 600 mètres.

Évènements, conflits

Grand Dérangement : le 28 juillet 1755, le Conseil de Nouvelle-Écosse décide de déporter en Nouvelle-Angleterre tous les Acadiens de la colonie britannique. Cette décision est motivée par la crainte de voir les colons d'origine française vivant sur des terres appartenant à l'Angleterre depuis le traité d'Utrecht (1713) prendre le parti de la France dans la guerre en préparation entre les deux puissances. Cette déportation qui concerne environ 13 000 personnes inaugure une longue période de dispersions et de déplacements contraints pour les familles acadiennes. Plusieurs milliers de personnes mourront, essentiellement suite aux mauvaises conditions de transport auxquelles elles sont soumises.

Ligue d'Augsbourg (guerre de la) (1686-1697) : conflit entre la France et une coalition notamment formée par les princes allemands, l'Espagne et l'Angleterre. L'occupation de Strasbourg (1681), la révocation de l'Édit de Nantes (1685) et l'accession au trône d'Angleterre de Guillaume III d'Orange (1689), ennemi intime de Louis XIV, en sont les causes principales. A l'issue du conflit qui tourne

plutôt à l'avantage de la France, celle-ci récupère Strasbourg mais reconnaît Guillaume d'Orange comme roi d'Angleterre.

Succession d'Espagne (guerre de la) (1701-1713) : conflit entre d'une part l'Espagne et la France et d'autre part une large coalition européenne suite à la mort du roi Charles II qui avait établi un testament au nom de Philippe d'Anjou, petit-fils de Louis XIV. Cette guerre est dans un premier temps (1701-1709) très mal engagée par la France. Celle-ci parvient cependant à se redresser suffisamment pour entamer des négociations finalisées à Utrecht en 1713. Philippe V inaugure la dynastie des Bourbons sur le trône d'Espagne.

Succession d'Autriche (guerre de la) (1740-1748) : conflit qui oppose d'une part la Prusse, la France, l'Espagne, la Bavière et la Saxe à d'autre part l'Autriche et l'Angleterre. La cause en est la succession de l'empereur Charles VI par sa fille Marie-Thérèse, que seule parmi les grandes puissances la France soutient. Plusieurs conflits, mus par le jeu des alliances, s'entremêlent. La prise de Louisbourg par les Anglais en 1745 puis sa restitution trois ans plus tard constituent une projection outre-Atlantique du jeu complexe des puissances en Europe.

Sept Ans (guerre de) (1755-1762) : conflit opposant d'une part l'Angleterre et la Prusse à d'autre part la France, l'Autriche et leurs alliés. On distingue deux fronts bien séparés. En Allemagne, les belligérants s'épuisent mutuellement et cessent les hostilités après que la Prusse eût signé une paix séparée (1762) avec la Russie, alliée de la France et de l'Autriche. En Amérique, les Anglais, mus par une volonté politique supérieure à leurs ennemis français, prennent définitivement le dessus après les redditions successives de Québec (sept. 1759) et de Montréal (sept. 1760). En Inde, les Français sont également défaits par les Anglais.

NOMS COMMUNS ET ADJECTIFS

Amer : objet fixe et remarquable situé sur la côte ou en mer et dont on se sert pour relever des positions ou déterminer une route à suivre.

Apprenticeship : statut transitoire destiné aux esclaves des colonies britanniques nouvellement libérés par l'*Abolition Act* de 1833. Ceux-ci sont tenus de rester à la disposition de leurs employeurs malgré leur émancipation. A Trinidad, il est supprimé en 1838, deux ans avant la fin prévue de son application.

Barachois : canadianisme qui désigne un port naturel situé entre un banc de sable émergé et la terre ferme.

Boëtte : appât que l'on met à l'hameçon ou dans le casier pour attirer l'espèce ciblée.

Box (ou boîte) : dans le domaine de la pêche, zone marine délimitée à des fins d'accès différencié, soit pour une catégorie de pêcheurs, soit pour une espèce. On dit « box de la Hague », secteur dont l'accès est revendiqué par les pêcheurs de Guernesey et d'Aurigny, et « boîte à pétoncle » pour le secteur transfrontalier chevauchant la délimitation entre le Canada et la France au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Bulot (ou buccin) : mollusque gastéropode pouvant atteindre sept à huit centimètres. Le golfe Normand-Breton constitue en France le secteur quasi exclusif de son exploitation, et Granville le port de référence pour sa commercialisation.

Caraque : navire de commerce à gaillards d'avant et d'arrière très élevés, en usage du Moyen-Âge au XVIIe siècle. Les Portugais ont particulièrement utilisé ce navire de charge entre l'Europe et les Indes.

Caseyage : technique de pêche qui consiste à disposer des casiers appâtés sur les fonds marins.

Cédule : ici, le sens de ce mot qui s'applique généralement au droit fiscal, prend celui de loi promulguée par le souverain – en l'occurrence espagnol – qui applique sa propre signature sur le document.

Collège communautaire : au Nouveau-Brunswick, établissement assimilable aux lycées professionnels français.

Congrégations : confréries formées par des hommes et des femmes qui ne font pas de vœux solennels mais des vœux simples, qui peuvent être temporaires ou perpétuels. Souvent en butte aux attaques de l'État, notamment sur les questions scolaires dont elles font l'un des principaux domaines d'activité, les congrégations sont particulièrement menacées en France entre 1880 et la Première Guerre mondiale. Dans ce contexte, les îles Anglo-Normandes représentent des terres d'asile privilégiées.

Cosmogonie : ensemble des doctrines et des mythes à l'aide desquels on explique l'origine du monde.

Démersale : qualifie une espèce de poissons vivant libre à proximité du fond marin, c'est-à-dire sans être véritablement liée à celui-ci de façon permanente. Les espèces démersales se distinguent des espèces benthiques, étroitement associées au fond marin, comme les poissons plats.

Dyade : ce terme signifiant, selon des définitions extraites de dictionnaires encyclopédiques, « réunion de deux principes qui se complètent réciproquement » ou encore « réunion de deux principes opposés et complémentaires », a été proposé par Michel Foucher pour nommer une situation frontalière non interrompue entre deux États.

Encomiendas : dotation de large étendue de terres attribuées par le souverain aux conquérants espagnols du Nouveau Monde. Cette attribution incluait les Indiens qu'il s'agissait d'acculturer à l'hispanité, de convertir au catholicisme et de mettre au travail.

Encornet : nom usuel de différentes espèces de calamars.

Épic Continentales : se dit des eaux océaniques qui ont envahi la plate-forme continentale et, par extension, des îles qui en émergent.

Épirogénie (ou épirogénèse) : mouvement à grand rayon de courbure affectant à l'échelle géologique une portion de l'espace terrestre et qui entraîne son élévation ou son abaissement.

Fileyage : technique de pêche qui consiste à disposer soit horizontalement soit verticalement des filets dans les mailles desquels les poissons ou les crustacés viennent se coincer.

Gated communities : ensembles résidentiels dont l'accès aux véhicules et aux personnes est strictement réglementé. Périmètres clos, caméras de surveillance et gardes privés constituent les principaux éléments d'un dispositif qui abrite désormais des millions de personnes. Révélateur de sociétés où existent de très fortes disparités socio-économiques, le phénomène des *Gated communities* est, entre autres, particulièrement répandu aux États-Unis, mais touche, fait récent et en forte croissance, également la Chine.

Guano : matière pouvant être de formation très ancienne, qui résulte en certains endroits de l'accumulation d'excréments et de cadavres d'oiseaux marins, et que l'on emploie comme engrais.

Habitant-pêcheur : expression désignant – notamment sur l'île Royale (aujourd'hui île du CapBreton) après le traité d'Utrecht (1713) - un pêcheur armant quelques chaloupes à la pêche à la morue. Les habitants-pêcheurs exploitent leur emplacement littoral en famille, souvent élargie. Hommes, femmes

et enfants travaillent sur la grève. Ils échangent leur poisson séché contre des produits importés : matériel de pêche, sel, gréements de bateaux, aliments, boissons, vêtements, ustensiles domestiques.

Herd book : nom donné aux livres généalogiques des races bovines et porcines, dans un souci d'amélioration des espèces.

Indentured : se dit d'une personne ayant signé un contrat lui permettant d'aller travailler dans un autre pays pour une période de temps déterminée et qui s'engage à ne pas rester dans ce pays une fois son contrat honoré. Ce régime a été inauguré par les travailleurs originaires d'Inde destinés à remplacer, notamment à Trinidad, les ex-esclaves dans les plantations de l'Empire britannique. Les travailleurs polonais qui viennent en ce début du XXI^e siècle travailler à Jersey le font sous ce régime.

Levalloisien : cet adjectif s'applique à un type d'industrie rattaché au paléolithique moyen (- 300 000 à - 30 000) et correspondant au troisième stade de développement de la technique de la pierre taillée.

Ligneur (ou palangrier) : navire utilisant un engin de pêche – ligne ou palangre - constitué par une longue ligne (de plusieurs centaines de mètres à plusieurs kilomètres) tendue horizontalement et sur laquelle sont fixés des hameçons appâtés. Cet engin est tendu sur le fond ou en surface (palangre flottante) grâce à des flotteurs.

Limes : sous l'Empire romain, zone de fortifications plus ou moins continues bordant la frontière extérieure d'une province.

Log book : Document de bord sur lequel tout pêcheur est tenu de consigner un certain nombre d'informations tenant aux lieux et heures de pêche, ainsi qu'à la quantité et la nature des captures.

Loxodromique : se rapporte à la loxodromie, ligne qui coupe les méridiens selon un angle constant. Entre deux points de la sphère terrestre, la route loxodromique, qui apparaît droite sur une carte, est plus longue que la route orthodromique, arc de cercle épousant la forme de la Terre.

Marnage : différence de hauteur d'eau en un lieu et pour un jour donné entre le niveau de pleine mer et le niveau de basse mer. La baie de Fundy au Canada, le canal de Bristol en Grande-Bretagne et la baie du Mont-Saint-Michel en France connaissent les plus fortes marées sur la planète. Granville présente un marnage maximum de 14,40 mètres, l'un des plus élevés – sinon le plus élevé - au monde pour un port à flot.

Mille nautique : unité de longueur traditionnellement utilisée en navigation. Elle vaut 1852 m, ce qui correspond à la valeur arrondie proche de la longueur moyenne d'un arc de méridien d'une minute, soit le soixantième d'un degré de latitude. Le mille nautique anglais mesure exactement 1853,184 mètres soit la longueur d'un arc de méridien d'une minute à la latitude de la mer de la Manche.

Nodule polymétallique : petite concrétion minérale de forme plus ou moins sphérique, de quelques centimètres de diamètre, tapissant le fond de certaines régions océaniques et pouvant contenir des oxydes métalliques, en particulier manganèse, nickel, cobalt et cuivre.

Nourricerie : zone où se regroupent les alevins et juvéniles d'une espèce mobile durant les premiers mois ou les premières années de leur vie, pour s'y nourrir et poursuivre leur développement.

Orogénie : étude des dislocations de l'écorce terrestre.

Pélagique (chalutage) : type de chalutage qui s'applique à des espèces dites pélagiques, vivant en pleine eau, par opposition aux espèces démersales et benthiques.

Perche (chalutage à) : le chalut à perche est composé d'une perche en bois fixée à deux patins métalliques. Cet ensemble constitue une structure rigide sur laquelle est fixé le chalut. Il est particulièrement utilisé pour capturer les espèces vivant sur le fond marin. Considéré comme destructeur, il fait l'objet de restrictions voire, comme dans la baie de Granville, de mesures d'exclusion.

Pétoncle : bivalve de cinq à huit centimètres de la famille des pectinidés, ayant l'apparence d'une petite coquille Saint-Jacques.

Polymère : substance constituée de macromolécules ayant la même nature chimique. Un polymère peut être d'origine naturelle, obtenu par modification chimique d'un polymère naturel, ou bien être synthétisé par voie chimique. L'injection de polymère est utilisée comme système tertiaire – venant après le pompage et l'injection d'eau – pour améliorer le taux de récupération des hydrocarbures.

Prospect : dans l'industrie pétrolière, un *prospect* est une formation géologique repérée par imagerie sismique, susceptible de contenir du pétrole ou de gaz naturel. Il s'agit donc d'un point où les hydrocarbures, migrant dans une couche perméable et bloqués par une couche étanche, peuvent s'accumuler, à condition que la roche source située en dessous les ait produit.

Proxémique : la proxémique étudie le rôle joué par l'espace dans la communication. Elle s'intéresse aux distances, aux positions, aux orientations des individus dans leurs relations au sein d'une culture donnée.

Réserves : en matière d'hydrocarbures, quantité que l'on peut recueillir à un moment donné des connaissances techniques.

Réservoir : qualifie une roche ayant la capacité d'accumuler de grandes quantités d'hydrocarbures.

Sébaste : poisson commun près des côtes canadiennes. Il fréquente les eaux à une profondeur comprise entre 100 et 700 mètres en bordure des bancs de pêche, ainsi que les chenaux profonds qui se sont creusés au fond de l'océan. De couleur rouge ou rose, il ne dépasse guère les 50 centimètres pour l'espèce la plus commune. Sa pêche a connu au XXe siècle une forte expansion à la suite de la découverte de stocks importants dans le golfe du Saint-Laurent et autour des Grands Bancs.

Seconde d'arc : correspond à un soixantième de minute d'arc terrestre, soit 30,9 mètres.

Soca : genre musical et danse. C'est une version accélérée du *calypso* (*soca* est la contraction de *soul-calypso*), apparue au carnaval de Trinidad dans les années soixante-dix.

Steelband : ensemble musical de *steeldrums*, instruments à percussions. Originaires de Trinidad, les *steelbands* sont constitués de *pans*, fabriqués à l'origine à partir de fûts de pétrole. Chaque année, le carnaval de Trinidad à Port of Spain est l'occasion d'un concours où s'affrontent les meilleurs *steelbands* de l'île.

Stock : dans le domaine halieutique, ensemble d'individus qui, du fait de caractéristiques biologiques homogènes, peut constituer une unité de gestion (stock) ou une unité d'évaluation biologique (stock biologique).

Surjacentes : Qualificatif s'appliquant aux eaux, l'une des composantes de l'espace marin, constitué par ailleurs de la surface, du fond sous-marin et du sous-sol sous-marin. L'expression « colonne d'eau » est également employée dans un sens équivalent.

SIGLES

ACP : Asie Pacifique Caraïbes. Les pays ACP sont signataires de l'accord de Cotonou en 2000, qui remplace la convention de Lomé de 1975, et qui régule leurs échanges avec l'Union européenne.

ADEME : Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie. Établissement public français à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie et du Développement durable, de l'Industrie et de la Recherche, l'ADEME a pour mission de susciter, animer, coordonner, faciliter ou réaliser des opérations ayant pour objet la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie.

AEC : Association des États de la Caraïbe (en anglais : ACS). La convention créant l'AEC a été signée le 24 juillet 1994 à Carthagène (Colombie) dans le but de promouvoir la consultation, la coopération et l'action concertée entre tous les pays de la Caraïbe. L'AEC compte actuellement 25 membres et trois membres associés. Son siège est situé à Port of Spain.

AFC : Association pour la Formation Continue. Organisme qui, à Saint-Pierre, favorise et anime les actions de formation destinées à satisfaire les axes de développement économique de l'archipel.

ALBA : *Aternativa Bolivariana Para las Américas*. Projet d'intégration régional lancé en 2005 par le président vénézuélien Hugo Chavez, destiné à contrer la Zone de Libre-Échange des Amériques, ainsi que les liens bilatéraux que les États-Unis tendent à renforcer avec les États de la Caraïbe.

ALENA : Accord de Libre-Échange Nord-Américain (en anglais : NAFTA). Le traité créant une zone de libre-échange entre les trois pays d'Amérique du Nord - Canada, États-Unis et Mexique - est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994.

APECA : Agence de Promotion Économique du Canada Atlantique. Il s'agit d'un organisme fédéral qui a pour objectif d'améliorer l'économie des diverses collectivités de la région de l'Atlantique en favorisant la mise sur pied d'entreprises et la création d'emplois. A ce titre l'APECA est un partenaire institutionnel de Saint-Pierre-et-Miquelon dans le cadre des accords franco-canadiens de coopération régionale signés en 1994.

ATTAC : Association pour la Taxation des Transactions pour l'Aide aux Citoyens. Ce mouvement, fondé en France en 1998, milite pour une politique alternative au libéralisme qui tend à s'imposer au monde dans les domaines politique, économique, social et culturel.

CARICOM : *CARibbean COMmunity*. Le 4 juillet 1973 est signé à Chaguaramas le traité instaurant non seulement un marché commun aux États signataires - qui existait déjà avec le CARIFTA -, mais également une libre circulation des travailleurs et des capitaux, ainsi qu'une volonté de coordination des politiques agricole, industrielle et étrangère.

CARIFTA : *CARibbean Free Trade Association*. Première construction politique à vocation intégratrice après l'échec de la FWI. Créée en 1965 par quatre pays, la CARIFTA, sous la notable impulsion de Trinidad-et-Tobago, a une orientation essentiellement économique sous la forme d'un marché commun. Elle se transforme en 1973 en CARICOM, avec l'objectif d'une intégration plus ambitieuse.

CCMBG : Comité Conjoint Mixte pour la Baie de Granville. Instance de gestion transfrontalière des ressources halieutiques entre la France et le bailliage de Jersey mise en place dans le cadre des accords de pêche de juillet 2000.

CCRH : Conseil pour la Conservation des Ressources Halieutiques (en anglais : FRCC). Organisme canadien créé en 1993, le CCRH réunit des scientifiques, des experts universitaires et des

représentants de tous les secteurs de l'industrie de la pêche. Ses membres font des recommandations au ministre des Pêches et des Océans sur des mesures de conservation pour les pêches de l'Atlantique.

CENLAC : *CENter for the Latin America and the Caribbean*. Laboratoire de recherche de l'*University of the West Indies* à St. Augustine (Trinidad-et-Tobago) dont l'objectif est de promouvoir la recherche et la coopération entre les deux ensembles.

CICTA : Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique. Il s'agit d'une organisation regroupant une quarantaine de pays, active dans le secteur de la pêche et plus particulièrement responsable de la conservation des thonidés de l'océan Atlantique et de ses mers adjacentes.

CIEM : Conseil International pour l'Exploration de la Mer. Basé à Copenhague depuis 1902, cet organisme regroupe dix-sept États européens plus le Canada et les États-Unis. Son action consiste à promouvoir la connaissance scientifique concernant l'Atlantique Nord et plus particulièrement ses ressources biologiques.

COSEPAC : COmité sur la Situation des Espèces en Péril Au Canada. Le COSEPAC est composé de spécialistes qui évaluent et désignent les espèces sauvages susceptibles de disparaître du Canada. La morue est une espèce particulièrement concernée par les recommandations de cet organisme gouvernemental.

CPS : Caisse de Prévoyance Sociale. Organisme gestionnaire du service public de la santé à Saint-Pierre-et-Miquelon.

CRC : *Charles Robin Company*. Compagnie de négoce de la morue fondée en 1783 à Paspébiac (Québec) par l'homme d'affaires jersiais Charles Robin. La compagnie domine cette activité tout au long du XIXe siècle.

CRESO : Centre de Recherche sur les Espaces et les SOciétés. Laboratoire de géographie sociale de l'Université de Caen.

CRPMEM : Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins. Maillon régional de l'organisation professionnelle de la pêche en France. Ces instances jouent un rôle stratégique entre les pêcheurs, les Affaires maritimes, garantes des dispositifs réglementaires, et les différents partenaires et intervenants sur l'espace marin.

CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage. Les CROSS sont des organismes relevant administrativement de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer. Cinq missions leur sont dévolues : la recherche et le sauvetage maritime, la surveillance de la navigation, la surveillance des pollutions marines, la surveillance des pêches et la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime.

DPMA : Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture. Rattachée au ministère de l'Agriculture et de la Pêche, elle exerce la tutelle sur les services des Affaires maritimes.

DSP : Délégation de Service Public. La DSP diffère des autres contrats conclus par l'État ou les collectivités territoriales, dans la mesure où elle n'est pas soumise au Code des marchés publics. Les maîtres d'œuvre ont donc le libre choix du prestataire de services. La DSP peut prendre deux formes principales, l'affermage et la concession. C'est cette dernière qui régit par exemple le contrat signé entre le département de la Manche et la société exploitant les liaisons entre le Cotentin et les îles Anglo-Normandes.

FAO : *Food and Agriculture Organization*. L'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture a été créée en octobre 1945 dans le but d'améliorer l'état nutritionnel, le niveau de vie, la productivité agricole et le sort des populations rurales.

FED : Fonds Européen de Développement. Le FED est destiné à deux types d'intervention. D'une part il est l'instrument principal de l'aide de l'Union européenne aux États ACP. D'autre part il participe au développement des Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) dépendant de pays membres.

FMI : Fonds Monétaire International. Organisation internationale de type intergouvernemental basée à Washington, qui a pour vocation officielle d'aider les pays éprouvant de graves difficultés économiques, notamment des problèmes de solvabilité par rapport aux prêteurs. Garant de la bonne marche du système financier mondial, le FMI prône les ajustements structurels principalement destinés à faire baisser les dépenses publiques et à privatiser certains secteurs considérés par lui comme inefficaces. La dérégulation (ou "réforme", ou "assouplissement") du marché du travail est une idée fréquemment mise en avant par le FMI pour soutenir la croissance économique.

FWI : *Federation of the West Indies*. Éphémère construction politique ayant regroupé du 3 janvier 1958 au 31 mai 1962 les anciennes colonies britanniques de la Caraïbe. Destinée à créer un seul État indépendant du Royaume-Uni ayant pour capitale Port of Spain, cette tentative échoue à cause de dissensions internes.

GAFI : Groupe d'Action Financière. Fondé en 1989, cet organisme intergouvernemental encourage le développement des politiques nationales et internationales de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme.

GPS : *Global Positioning System*. Système de positionnement par satellite qui fonctionne partout dans le monde grâce au principe de la triangulation. Mis en place par le département de la Défense des États-Unis, il est constitué de 24 satellites, qui émettent constamment les signaux nécessaires au positionnement. Ces signaux sont légèrement brouillés pour des raisons militaires. La précision du système est d'environ 50 mètres.

HRTA : *Heritage Tourisme Run Association*. Organisme chargé de la promotion du tourisme dans la péninsule de Burin, partie du territoire canadien la plus proche de Saint-Pierre-et-Miquelon et, à ce titre, partenaire des responsables du tourisme de l'archipel.

IEDOM : Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer. Cet organisme créé en 1959 agit dans les domaines monétaires et financiers « au nom, pour le compte et sous l'autorité de la Banque de France ». Conformément aux dispositions de l'ordonnance d'avril 2000, l'État a également confié à l'IEDOM des missions de service public. Par ailleurs, l'institut assure des missions d'intérêt général, notamment le rôle d'observatoire économique et financier des économies des deux collectivités territoriales et des quatre DOM français.

IFREMER : Institut Français pour la Recherche et l'Exploitation de la MER. Ses principales missions consistent à connaître, évaluer et mettre en valeur les ressources des océans et permettre leur exploitation durable, à améliorer les méthodes de surveillance, de prévision d'évolution de protection et de mise en valeur du milieu marin et côtier et à favoriser le développement économique du monde maritime.

JFA : *Jersey Fishermen Association*. Association qui défend les intérêts des pêcheurs de Jersey

MERCOSUR : *MERcado COMun del SUR*. Le Mercosur est né le 26 mars 1991, avec la signature du traité d'Asunción. C'est le troisième marché intégré au monde après l'Union européenne et l'ALENA. Il se veut un outil de coopération beaucoup plus poussé que l'ALENA, simple zone de libre échange. Ses objectifs sont la libre circulation des biens, des services et des facteurs de production, la création d'un

tarif douanier commun, le rapprochement des politiques économiques et l'harmonisation des législations entre les membres.

MOU : *Memorandum Of Understanding*. Document qui permet à des parties, à l'occasion de négociations contractuelles dont la durée leur semble devoir être longue, d'exprimer par écrit, avant même de savoir si elles parviendront en fin de compte à conclure un contrat entre elles, leur volonté de négocier et de rechercher un accord.

NGV : Navire à Grande Vitesse. Génération de navires pour passagers - et éventuellement véhicules - dont l'exploitation des premiers exemplaires remonte aux années cinquante. Répondant à des critères précis quant au rapport poids/vitesse, ils ont raccourci de façon significative les temps de traversée. Grâce à ce type de navires, Granville est par exemple à environ une heure de Saint-Hélier pour une distance de 52 kilomètres.

NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication. Ce sigle regroupe un ensemble de technologies utilisées pour traiter, modifier et échanger de l'information, plus spécifiquement des données numérisées. La naissance des NTIC est due notamment à la convergence de l'informatique, des télécommunications et de l'audiovisuel. Internet en est la manifestation la plus emblématique.

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique. Les 30 pays membres de l'OCDE, parmi lesquels tous les grands pays occidentaux plus le Japon et la Corée, ont tous affirmé - dès 1961 pour les premiers d'entre eux - leur attachement à la démocratie et à l'économie de marché. Ses travaux couvrent tout le champ économique et social.

OCTA : *Overseas Countries and Territories Association*. Quatre pays de l'Union européenne - le Danemark, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni - possèdent des territoires qui bénéficient de dispositions particulières en raison de caractéristiques institutionnelles qui les distinguent des pays dont elles dépendent. Ces territoires aux statuts et à l'environnement régional très divers sont regroupés au sein de l'OCTA. Ils possèdent dans cette instance un instrument de promotion de développement économique et social afin d'établir des liens avec l'Union européenne considérée en l'occurrence comme partenaire.

OEA : Organisation des États d'Amérique (en anglais : OAS). Tous les pays d'Amérique sauf Cuba, soit 35 membres, participent à cette organisation fondée en 1948 et basée à Washington. La liste des objectifs explicitement affichée est particulièrement fournie. Pour les principaux, elle concerne aussi bien la défense de la démocratie que la protection de la personne, le renforcement de la sécurité, la promotion du libre-échange ou la lutte contre les trafics de drogue et la corruption.

OLAF : Office européen de Lutte Anti-Fraude. La mission de l'OLAF consiste à protéger les intérêts financiers de l'Union européenne, à lutter contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale.

OPANO : Organisation des Pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest. L'OPANO a été créée en 1978 après l'extension de la juridiction canadienne à 200 milles afin de succéder à la Commission Internationale des Pêches de l'Atlantique Nord-ouest (CIPAN) qui existait avant l'établissement de la limite de 200 milles. Cette organisation travaille à la coopération internationale dans les domaines des sciences, de la conservation et de la gestion de douze stocks de poissons dans l'Atlantique nord-ouest. Elle est composée de dix-neuf membres, dont la France, mais uniquement au titre de Saint-Pierre-et-Miquelon, puisque l'Union européenne est seule habilitée à y défendre les intérêts de ses membres.

PNM : *People's National Movement*. Le PNM est le parti politique conservateur de Trinidad-et-Tobago. Fondé par Eric Williams en 1955, il remporte les élections l'année suivante et domine la vie politique du pays sans interruption jusqu'en 1986. Le PNM alterne ensuite les victoires et les défaites électorales. Au pouvoir depuis 2002 sous le *leadership* de Patrick Manning.

PSC : *Private Security Companies*. Sociétés créées dans le but de sécuriser le passage de navires de commerce dans le détroit de Malacca. Leur développement provoque un raidissement de la part des États riverains, même si ceux-ci ne remplissent pas totalement les fonctions régaliennes de police dans leurs eaux adjacentes.

PTOM : Pays et Territoire d'Outre-Mer. Les PTOM relèvent d'une relation particulière avec un des États membres de la Communauté européenne. Le traité de Rome (1957) accorde le statut d'associé à ces pays ou territoires. Deux caractéristiques principales distinguent les PTOM des États ACP et des départements français d'outre-mer (DOM). Contrairement à ces derniers, ils ne font pas partie du territoire communautaire, mais leurs ressortissants ont généralement la nationalité des États membres dont ils relèvent.

RJAHS : *Royal Jersey Agricultural and Horticultural Society*. Société d'agriculture fondée en 1833 à Saint-Hélier. La RJAHS oriente ses différentes actions – agronomique, de sélection, de promotion – notamment vers les activités agricoles emblématiques de l'île que sont l'horticulture, l'élevage bovin et la culture de la pomme de terre en primeur.

SODEPAR : Société de Développement et de Promotion de l'Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il s'agit d'une Société d'Économie Mixte créée en 1989 dans le but de promouvoir l'activité économique locale. Elle est impliquée dans tous les projets de développement et d'aménagement concernant l'archipel, notamment dans ceux s'inscrivant dans la coopération régionale avec les différents partenaires canadiens.

TAC : Pour Taux Admissible de Capture. Sur un stock déterminé, quantité en poids de capture que l'on décide de ne pas dépasser, au vu de l'analyse biologique de l'état actuel du stock, afin d'assurer la pérennité de son exploitation.

TOGA : *Tropical Ocean and Global Atmosphere*. Le TOGA a été le premier programme scientifique international destiné à affiner la connaissance sur la circulation océanique. Entre 1985 et 1994, il a eu pour objectif l'étude des variations saisonnières et interannuelles du système océan/atmosphère.

UNC : *United National Congress*. Avec le PNM, l'UNC est le second grand parti politique de Trinidad-et-Tobago. Fondé par Basdeo Panday en 1988, sa victoire aux élections législatives de 1995 permet à son *leader* de devenir le premier homme politique d'origine indo-trinidadienne à accéder à la fonction de Premier ministre. L'UNC constitue d'ailleurs le vecteur politique privilégié de cette composante ethnique désormais majoritaire en valeur relative d'un point de vue démographique dans le pays.

UNESCO : *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. L'objectif que s'est fixé l'Organisation créée dès 1945 est vaste et ambitieux. Il s'agit de « construire la paix dans l'esprit des hommes à travers l'éducation, la science, la culture et la communication ». Pour atteindre cet objectif, l'UNESCO encourage la coopération internationale de ses 191 États membres et de ses six membres associés dans les domaines de l'éducation, de la science, de la culture et de la communication.

WOCE : *World Ocean Circulation Experiment*. Comme le TOGA, il s'est agi d'un programme inclus dans le *World Climate Research Program* qui s'est déroulé entre 1990 et 2002. Son but était d'expliquer le rôle des océans dans le climat et de construire une base de données utilisable pour l'évaluation des changements climatiques à venir.

ZLEA : Zone de Libre-Échange des Amériques (en anglais : FTAA, en espagnol et en portugais : ALCA). Au sommet de Miami à la fin de l'année 1994, les chefs d'État et de gouvernement de 34 pays ont convenu d'établir à l'horizon 2005 une zone de libre-échange, où les barrières entravant le commerce et les investissements seraient éliminées. Le processus n'avait pas encore abouti à la date prévue.

CONFÉRENCES, ACCORDS ET DÉCISIONS CONCERNANT LA MER

Conférences multilatérales

1958 : première conférence sur le droit de la mer à Genève. Elle porte sur la mer territoriale, la zone contiguë, la haute mer, le plateau continental et la conservation des ressources biologiques de la mer.

1960 : deuxième Conférence – sans résultats probants - des Nations Unies sur le droit de la mer à Genève.

30 avril 1982 : à Montego Bay, suite à la troisième conférence, adoption par 130 États de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Dix-sept États s'abstiennent de voter, quatre – les États-Unis, Israël, la Turquie et le Venezuela – votent contre. La validation d'une Zone Économique Exclusive s'étendant à 200 milles des lignes de base en constitue l'élément le plus remarquable.

Accords et décisions autour de Jersey

2 août 1839 : convention franco-britannique du dite aussi « accords de la baie de Granville ».

1951 : accord franco-britannique sur les droits de pêche aux Minquiers et aux Ecrehou. Il s'agit d'une entente préalable à un arbitrage international, stipulant que celui-ci n'altérera pas les droits réciproques d'accès des pêcheurs dans les eaux de la partie adverse.

17 novembre 1953 : décision de la cour internationale de La Haye par laquelle le tribunal attribue au Royaume-Uni la souveraineté sur les plateaux des Minquiers et des Ecrehou. Ceux-ci sont donc reconnus comme dépendances du bailliage de Jersey.

30 juin 1977 : décision d'un tribunal arbitral entre France et Royaume-Uni par laquelle les îles Anglo-Normandes sont considérées comme des enclaves et ne génèrent donc pas un plateau continental continu entre elles et la Grande-Bretagne.

4 juillet 2000 : accord entre la France et le Royaume-Uni relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey.

4 juillet 2000 : accord relatif à la pêche dans la baie de Granville. Ce texte constitue la référence concernant les accès réciproques des pêcheurs aux eaux territoriales de l'autre partie.

Accords et décisions autour de Saint-Pierre-et-Miquelon

27 mars 1972 : accord relatif aux relations réciproques entre la France et le Canada en matière de pêche et ébauche d'une limite territoriale au nord et à l'est de l'archipel.

1^{er} janvier 1977 : le Canada et la France décident de l'extension de leur juridiction à 200 milles de leurs côtes.

Mars 1989 : accord transitoire, en l'attente d'un arbitrage, permettant l'accès des pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon à des secteurs maritimes canadiens.

10 juin 1992 : décision du tribunal arbitral de New York 1992, par laquelle la France se voit attribuer une Zone Économique Exclusive de 12 400 km² autour de Saint-Pierre-et-Miquelon.

2 décembre 1994 : accords de coopération régionale comportant un volet pêche entre le Canada et la France.

17 mai 2005 : accord cadre relatif à l'exploration et à l'exploitation des champs d'hydrocarbures transfrontaliers, entre les provinces canadiennes de Terre-Neuve-et-Labrador et Nouvelle-Écosse, et l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

2007 : renégociation de l'accès de la pêche française aux secteurs canadiens.

Accords et décisions autour de Trinidad

26 février 1942 : accord de délimitation du plateau continental entre le Royaume-Uni et le Venezuela dans le golfe de Paria et dans les Bouches du Serpent.

12 décembre 1977 : accord entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela permettant à 60 chalutiers artisanaux trinidiens de venir pêcher la crevette dans les eaux vénézuéliennes du delta de l'Orénoque.

1978 : le Venezuela décide l'extension de sa ZEE à 200 milles de ses côtes.

26 novembre 1985 : accord de pêche entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela définissant les conditions d'accès réciproques aux eaux du pays voisin.

18 août 1986 : Trinidad-et-Tobago décide l'extension de sa ZEE à 200 milles de ses côtes et se déclare État archipélagique, conformément à l'article 46 de la convention de Montego Bay.

4 août 1989 : accord de délimitation territoriale entre les deux pays. La frontière de 1942 est prolongée d'une part vers le nord et d'autre part vers l'est (jusqu'à l'isobathe des 200 mètres).

18 avril 1990 : prolongation vers l'est de la frontière sur une longueur de 235 milles avec un aménagement d'un corridor de sortie vers l'Atlantique pour le Venezuela.

18 décembre 1997 : accords de pêche limitant à la zone dite « sud de Trinidad et nord du Venezuela » l'accès réciproque.

TRAITÉS INTERNATIONAUX METTANT FIN À UN CONFLIT

Traité de Saint-Clair-sur-Epte (9 juillet 911). Dans ce village du Vexin Français est signé un traité par lequel le roi de France Charles III le Simple concède à Rollon les évêchés de Lisieux, Évreux et Rouen. Le chef normand devient donc duc de Normandie. C'est seulement en 933 que les îles Anglo-Normandes deviennent normandes par l'intégration au duché du diocèse de Coutances et Avranches.

Traité de Paris (29 mai 1258 et 4 décembre 1259). Conclu en 1258 et signé l'année suivante par le roi d'Angleterre Henri III et le roi de France Louis IX, le traité de Paris entérine le renoncement de l'Angleterre aux possessions anglaises perdues plus d'un demi-siècle plus tôt par Jean Sans Terre. Les îles Anglo-Normandes, non explicitement mentionnée dans l'accord, demeurent une possession de la Couronne britannique.

Traité de Tordesillas (7 juin 1494). Le traité signé dans cette petite ville de Vieille-Castille située entre Salamanque et Valladolid, consiste en un arrangement entre les deux royaumes très catholiques d'Espagne et du Portugal, entremis par le pape Alexandre IV. Il définit le partage des découvertes outre-Atlantique de part et d'autre d'un méridien établi à 370 lieues à l'ouest de l'île la plus occidentale du Cap Vert. À l'Espagne les terres découvertes à l'ouest de cette ligne, au Portugal celles découvertes à l'est. Ce traité porte la marque de l'ingérence papale donc divine dans les affaires des

États. Il apparaît à ce titre comme emblématique d'un mode de pensée qui sera de plus en plus contesté à partir du siècle suivant.

Traité d'Utrecht (11 avril 1713). Il y a deux traités séparés d'Utrecht qui mettent fin à la guerre de Succession d'Espagne. Alors que le second – signé le 13 juillet 1713 – concerne l'Espagne et l'Angleterre, le premier est signé entre cette dernière et la France. En Amérique du Nord, il marque le recul pour les Français qui ne conservent que l'île Royale (aujourd'hui île du CapBreton) et l'île Saint-Jean (aujourd'hui île du Prince-Édouard). Saint-Pierre-et-Miquelon passe sous souveraineté anglaise.

Traité de Paris (10 février 1763). Ce traité est catastrophique pour la France, qui perd la totalité de ses possessions en Amérique du Nord hormis la Louisiane. Elle récupère cependant l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, concédé par l'Angleterre, strictement à des fins de base de pêche pour les pêcheurs métropolitains.

Traité de Versailles (3 septembre 1783). Le traité de Versailles complète le traité de Paris qui scelle l'indépendance américaine. En ce qui concerne Saint-Pierre-et-Miquelon, il se traduit par une confirmation de la souveraineté de la France. Celle-ci avait perdu le contrôle de l'archipel en 1778, suite à son occupation par l'Angleterre en rétorsion à l'aide française aux insurgés américains.

Paix d'Amiens (1802-1803). Embellie provisoire des relations internationales en Europe entre les deuxième et troisième coalitions opposées à la France napoléonienne. Elle se traduit incidemment par un retour éphémère de Saint-Pierre-et-Miquelon sous souveraineté française.

Traité de Paris (20 novembre 1815). Les grandes manoeuvres diplomatiques qui sanctionnent la déroute de la France napoléonienne inaugurent une ère nouvelle de relations internationales. La conséquence majeure est l'extinction de tout conflit entre l'Angleterre et la France, ennemis multiséculaires. Saint-Pierre-et-Miquelon et Jersey en tirent une stabilité nouvelle dans leurs relations avec leurs proches voisins.

Entente Cordiale ou Convention de Londres (8 avril 1904). Plus connue sous le nom d'Entente Cordiale, la convention franco-britannique de 1904 traduit une volonté d'alliance – complétée par un rapprochement avec la Russie – entre les deux puissances face à la montée en force de l'Allemagne. Ce rapprochement a une conséquence négative pour Saint-Pierre-et-Miquelon, puisqu'une des dispositions de l'accord prévoit l'abandon du droit pour les Français d'utiliser le littoral du *French Shore* comme base de pêche.

TABLES

TABLE DES CARTES

Carte n° 1 :	Localisation des trois secteurs étudiés	21
Carte n° 2 :	Les îles Anglo-Normandes au cœur du golfe Normand-Breton	22
Carte n° 3 :	Localisation et population des douze paroisses de Jersey	24
Carte n° 4 :	Saint-Pierre-et-Miquelon, au contact de l'île canadienne de Terre-Neuve	27
Carte n° 5 :	La situation de Trinidad au contact du continent sud-américain	31
Carte n° 6 :	La montée des eaux dans le golfe Normand-Breton	105
Carte n° 7 :	La dispersion des cultures dans les Caraïbes	110
Carte n° 8 :	Découvertes archéologiques du paléolithique à l'époque romaine à Jersey	114
Carte n° 9 :	La conjonction des facteurs favorables à la pêche à la morue vers Terre-Neuve..	134
Carte n° 10 :	Les circuits commerciaux liés à la pêche à Terre-Neuve au XVIIIe siècle	135
Carte n° 11 :	La situation au Canada Atlantique après le traité d'Utrecht	138
Carte n° 12 :	Les traversées maritimes d'Augustin Benoît et de sa famille	146
Carte n° 13 :	Le premier contact européen avec Trinidad et le continent sud-américain	150
Carte n° 14 :	Un exemple d'organisation contrebandière : le réseau du chevalier de Rantot ...	173
Carte n° 15 :	Principaux établissements de pêche liés aux compagnies jersiaises en Gaspésie .	193
Carte n° 16 :	Les voyages effectués par des armements jersiais pendant l'année 1850	194
Carte n° 17 :	Les foyers de culture hispanique visités par S. Moodie-Kublalsingh	220
Carte n° 18 :	Aire d'application de la convention de l'OPANO	255
Carte n° 19 :	Champs de pétrole et de gaz exploités à Trinidad-et-Tobago (2000)	262
Carte n° 20 :	Destinations desservies au départ de Jersey (du 13 au 19 décembre 2004)	278
Carte n° 21 :	Destinations internationales desservies par <i>Air Saint-Pierre</i>	282
Carte n° 22 :	Destinations aériennes sud-américaines au départ de Trinidad	285
Carte n° 23 :	La liaison maritime entre Trinidad et le Venezuela	294
Carte n° 24 :	Les liaisons maritimes entre la France et les îles Anglo-Normandes (hiver 05-06)	298
Carte n° 25 :	La fourniture d'électricité aux îles Anglo-Normandes par <i>EDF</i>	308
Carte n° 26 :	Les deux voies d'acheminement du fret entre Halifax et St-Pierre (1999-2004) ..	310
Carte n° 27 :	Les jumelages entre communes bas-normandes et paroisses jersiaises (05/2005)	330
Carte n° 28 :	Taux d'occupation des ports de plaisance du secteur Manche-Mer du Nord du côté français (1998)	360

Carte n° 29 :	Nombre de bateaux visiteurs dans les ports de plaisance de plus de 300 places du secteur Manche – Mer du Nord du côté français (2002)	362
Carte n° 30 :	Les accords de la baie de Granville (1839)	400
Carte n° 31 :	La détermination d'un point de la ligne A à K : l'exemple du point F	403
Carte n° 32 :	La délimitation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni	408
Carte n° 33 :	La situation dans le golfe Normand-Breton après les accords de juillet 2000	415
Carte n° 34 :	L'emprise des eaux britanniques dans le golfe Normand-Breton	421
Carte n° 35 :	<i>Le French Shore</i>	424
Carte n° 36 :	Les enjeux marins au sud de Terre-Neuve à partir des années soixante	426
Carte n° 37 :	Première phase de délimitation entre le Canada et St-Pierre-et-Miquelon (1972)	430
Carte n° 38 :	La sectorisation de la mer dans le secteur de Terre-Neuve	433
Carte n° 39 :	La frontière entre le Canada et la France	443
Carte n° 40 :	L'accord sur le plateau continental entre Royaume-Uni et Venezuela (1942)	450
Carte n° 41 :	Valeur (en '000 TT\$) des prises effectuées par la pêche artisanale en 1999	452
Carte n° 42 :	L'accord de pêche de 1985 entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela	455
Carte n° 43 :	L'achèvement de la frontière marine entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela ..	458
Carte n° 44 :	Conflits d'usage et partage des eaux entre Jersey et le Cotentin	482
Carte n° 45 :	Complexité de l'espace marin appliquée à un métier : les casiers à crustacés	489
Carte n° 46 :	Les carreaux statistiques dans le golfe Normand-Breton	490
Carte n° 47 :	La « boîte à pétoncle » chevauchant la limite entre ZEE canadienne et française	498
Carte n° 48 :	L'exploitation <i>offshore</i> des hydrocarbures au large de Terre-Neuve	505
Carte n° 49 :	Limite provinciale marine entre Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador ...	507
Carte n° 50 :	Les permis d'exploration à Saint-Pierre-et-Miquelon et autour (1998)	511
Carte n° 51 :	Les <i>prospects</i> identifiés dans la ZEE de Saint-Pierre-et-Miquelon	513
Carte n° 52 :	Articulation zones de pêche/frontière dans les Bouches du Serpent	521
Carte n° 53 :	Le bassin de Trinidad	527
Carte n° 54 :	Contact frontalier des blocs et gisements susceptibles d'unitisation (2005)	529
Carte n° 55 :	Projet d'unitisation de <i>Loran Field</i>	534
Carte n° 56 :	L'article 76 de la Convention appliqué au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon selon le mémoire Plantegenest <i>et al.</i>	538

TABLE DES FIGURES

Figure n° 1 :	Répartition des emplois du secteur privé à Jersey en 2001	25
Figure n° 2 :	Pays de la CARICOM : répartition en pourcentage des secteurs économiques ...	33
Figure n° 3 :	Appropriation : articulation classique et simplifiée des deux sens	89
Figure n° 4 :	Appropriations, projets et conflits	91
Figure n° 5 :	L'occupation pré - et protohistorique de l'Anse-à-Henry (île de St-Pierre)	107
Figure n° 6 :	Changements de souveraineté de Saint-Pierre-et-Miquelon entre 1713 et 1815 ...	142
Figure n° 7 :	Les grands conflits européens de 1688 à 1815	169
Figure n° 8 :	Répartition par secteur d'un ensemble de 206 prises effectuées par des corsaires anglo-normands au cours de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713)	169
Figure n° 9 :	Structure et nature des flux commerciaux impliquant Jersey vers 1830	195
Figure n° 10 :	Structure des flux financiers de la <i>Perrée Brothers Co</i> (1847-1856)	196
Figure n° 11:	Pourcentage de femmes nées en Amérique du Nord entre 1903 et 1917 recensées à Saint-Pierre-et-Miquelon en 1982	209
Figure n° 12 :	Évolution des valeurs des exportations agricoles de Jersey entre 1970 et 2000 ...	238
Figure n° 13 :	Évolution 1995-2001 du nombre de lits disponibles pour les visiteurs à Jersey ...	240
Figure n° 14 :	Montant des dépôts dans les banques de Jersey (1974-2004)	241
Figure n° 15 :	Trafic comparé des aéroports anglo-normands et de l'Ouest français (2002)	274
Figure n° 16 :	Nombre de passagers transportés par <i>Air Saint-Pierre</i> par destination (2004)	280
Figure n° 17 :	Nombre de relations hebdomadaires hors Caraïbe insulaire au départ de Piarco (Hiver 2004-2005)	284
Figure n° 18 :	Nombre de passagers entre les îles Anglo-Normandes et la France (1981-2004) .	296
Figure n° 19 :	Part de chaque port dans le nombre de passages assurés par mer entre les îles Anglo-Normandes et le Cotentin (1981-2004)	297
Figure n° 20 :	Répartition mensuelle du nombre de passagers entre Granville et Jersey (2004) .	297
Figure n° 21 :	Lieu de naissance de la population jersiaise (1891 et 2001)	323
Figure n° 22 :	Nombre de patients de St-Pierre-et-Miquelon par destination sanitaire (2000) ...	338
Figure n° 23 :	Nombre et origine des touristes à Saint-Pierre-et-Miquelon par mode d'acheminement (1999)	344
Figure n° 24 :	Nombre de plaisanciers sur liste d'attente pour les ports de plaisance de plus de 300 places du secteur Manche – Mer du Nord du côté français (2002)	361
Figure n° 25 :	De l'appropriation à la propriété selon Grotius	379

Figure n° 26 :	La mer, champ horizontal de souverainetés variables	390
Figure n° 27 :	La mer, champ vertical de juridictions variables	393
Figure n° 28 :	Délimitation territoriale et enjeux économiques : confrontation des trois cas	462
Figure n° 29 :	Accords, traités et conventions : convergence temporelle des trois exemples	463
Figure n° 30 :	Verticalité de l'espace marin et enjeux économiques frontaliers	468
Figure n° 31 :	Composition du CCMBG	470
Figure n° 32 :	Comparaison participants prévus par l'accord/participants présents le 01/07/04 .	472
Figure n° 33 :	Logiques d'appartenances et dissensions observables au sein du CCMBG	477
Figure n° 34 :	Processus de mise en cohésion juridique de la baie de Granville	488
Figure n° 35 :	Parts annuelles françaises et canadiennes des TAC de stocks du 3Ps	495
Figure n° 36 :	Prises de morue enregistrées sous quotas français dans le 3Ps (1997-2003	496
Figure n° 37 :	Chronologie de l'attribution des permis d'exploration dans le sous-bassin Laurentien	510
Figure n° 38 :	Phase d'évaluation des parts respectives par forage	517
Figure n° 39 :	Les violations croisées de l'accord de 1997 entre Trinidad-et-Tobago et le Venezuela	524

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

Photographie n° 1 :	La langue française inscrite dans la pierre à St Brelade	327
Photographie n° 2 :	Une rue de Saint-Pierre	346
Photographie n° 3 :	La jetée déserte de Bonasse	352

TABLE DES TABLEAUX

Tableau n° 1 :	Typologie des îles en fonction de leur superficie selon Depraetere	17
Tableau n° 2 :	Population, superficie et densité des îles Anglo-Normandes	23
Tableau n° 3 :	Thèmes des références en français correspondant à l'entrée <i>Jersey</i> dans SUDOC au 15/11/03	65
Tableau n° 4 :	Populations comparées de la Nouvelle-France, de l'Acadie et de la Nouvelle- Angleterre	136

Tableau n° 5 :	Mouvements massifs de population à Saint-Pierre-et-Miquelon (1763-1815)	143
Tableau n° 6 :	Faits marquants de la vie des enfants d'A. Benoît et F. Thériault	147
Tableau n° 7 :	Évolution de la population de Trinidad à la fin du XVIIIe siècle	160
Tableau n° 8 :	Lieux de naissance des personnes ayant contracté un mariage à Saint-Pierre-et-Miquelon entre 1816 et 1889	207
Tableau n° 9 :	Composition de la population de Trinidad en 1808	211
Tableau n° 10 :	Nombre de personnes originaires de l'Inde introduites dans les colonies anglaises entre 1838 et 1917	216
Tableau n° 11 :	Lieux de naissance de la population de Trinidad au recensement de 1921	218
Tableau n° 12 :	Les différentes séquences frontalières : Saint-Pierre-et-Miquelon	225
Tableau n° 13 :	Les différentes séquences frontalières : Jersey	226
Tableau n° 14 :	Les différentes séquences frontalières : Trinidad.....	226
Tableau n° 15 :	Comparaison 1995/2001 du nombre de personnes ayant séjourné à Jersey ...	239
Tableau n° 16 :	Les paradis fiscaux selon l'OCDE (1998).....	246
Tableau n° 17 :	Effectif des services de l'État à Saint-Pierre-et-Miquelon (2000)	253
Tableau n° 18 :	Les membres de l'OPANO (juin 2005)	256
Tableau n° 19 :	Généralités sur les États membres de la CARICOM	264
Tableau n° 20 :	Comparaison 2000/2004 du nombre de liaisons aériennes hebdomadaires par destinations au départ de Jersey (basse saison).....	275
Tableau n° 21 :	Programme des rotations de l'ATR 42 d'Air Saint-Pierre en 2004	281
Tableau n° 22 :	Situation des villes candidates au siège de la ZLEA par rapport à toutes les capitales américaines : temps et coût d'accès moyens	286
Tableau n° 23 :	Données comparées de Point May (péninsule de Burin), de la division n° 2, de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada	313
Tableau n° 24 :	Les vingt principaux clients de Trinidad-et-Tobago (2002)	316
Tableau n° 25 :	Les langues parlées à Jersey	326
Tableau n° 26 :	Origine des membres de la population de Trinidad et Tobago nés à l'étranger (1997)	353
Tableau n° 27 :	La ligne A à K, un exemple de délimitation de la mer par amers	402
Tableau n° 28 :	Pourcentage d'activité des pêcheurs de Carteret à Granville dans les eaux anglo-normandes (1992).....	411
Tableau n° 29 :	Typologie des conflits liés à la mer dans le golfe Normand-Breton	412
Tableau n° 30 :	Définitions des points déterminant la frontière entre Jersey et la France	417

Tableau n° 31 :	Parts de TAC allouée à la France hors 3Ps	499
Tableau n° 32 :	Composition du conseil consultatif franco-canadien (23-24/03/2004).....	501
Tableau n° 33 :	Intégration économique globale et intégration régionale	553

TABLE DES ENTRETIENS

Avertissement : Cette liste apparaît dans la partie « tables ». Il n’y est donc fait mention que des entretiens explicitement cités dans le texte. Ses éléments ne constituent donc seulement qu’une partie des entretiens réellement conduits.

25/05/00 :	Jean Debesnois, responsable de l’agence de la BNP à St-Hélier	245
28/04/03 :	Danayshar Mahabir, professeur d’économie à l’UWI	263
03/02/02 :	Rémi et Thierry Briand, dirigeants d’ <i>Air Saint-Pierre</i>	282
03/02/02 :	Alain Disnard, fonctionnaire de la Police de l’Air et des Frontières à St-Pierre ...	292
15/01/03 :	Sari Suomalainen, ancienne représentante de l’UE à Port of Spain (Bruxelles) ...	294
30/04/03 :	Christy Gonzalès, Consule Générale de l’ambassade du Venezuela à POS	294
29/04/03 :	Paul Renier, représentant de l’UE à Port of Spain	319
05/02/02 :	Guy Cormier, directeur de la Caisse de Prévoyance Sociale à St-Pierre.....	338
05/02/02 :	Karl Beaupertuis, pêcheur à Saint-Pierre-et-Miquelon	343
05/02/02 :	Joseph Enguehard, directeur de Francoforum à St-Pierre	345
06/02/02 :	Jean Hugonnard, directeur de l’Agence pour la formation Continue à St-Pierre ..	348
04/02/02 :	Gérard Blanchot, directeur des Douanes à Saint-Pierre-et-Miquelon	350
28/04/03 :	Dennis Brown, professeur de sociologie à l’UWI	355
05/05/03 :	Lancelot Cowie, professeur d’espagnol à l’UWI	356
30/04/03 :	Andrès Travès, attaché commercial de l’ambassade du Venezuela à POS	358
14/01/04 :	Fernand Leborgne, ancien patron de la Comapêche (St-Malo)	434
03/05/03 :	Anselm Francis, professeur à l’ <i>Institute of International Relations</i> à l’UWI	466
03/02/02 :	François Pain, directeur de l’usine <i>Interpêche</i> à St-Pierre	497
30/12/05 :	Carole Mercier, directrice du bureau des hydrocarbures au ministère de l’Économie, des Finances et de l’Industrie (Paris)	514
02/05/03 :	Carlos X., pêcheur à Cedros	522
30/04/03 :	Hector Azocar, ambassadeur du Venezuela à Port of Spain	522
03/05/03 :	James X, pêcheur à Icacos.....	523
04/05/03 :	Responsables de l’ <i>Institute of Marine Affairs</i> à Chaguaramas	525

TABLE DES MATIÈRES

Première	1
Remerciements	2
Sommaire	3
Avant-propos	5
 INTRODUCTION	 6
Présupposés et définitions des concepts du titre	7
Une double problématique	9
Les hypothèses	11
Le plan	12
 PREMIÈRE PARTIE : CONSTRUCTION CRITIQUE DU SUJET	 14
 <i>CHAPITRE I : CHOIX ET PRÉSENTATION DES SECTEURS ÉTUDIÉS</i>	 15
1. Les critères de sélection des îles	16
1.a. La distance par rapport au continent	16
1.b. La taille des espaces terrestres considérés	17
2. Le choix des combinaisons île-frontière	18
3. Jersey, île anglo-normande	21
4. Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel français d'Amérique du Nord	26
5. Trinidad, île principale de la République de Trinidad-et-Tobago	30
 <i>CHAPITRE II : THÈMES ABORDÉS ET SECTEURS ÉTUDIÉS SOUS LE REGARD DES GÉOGRAPHES</i>	 36
1. Les géographes et les frontières	37
1.a. Le rapport ligne frontière/zone frontière	38
1.b. De la linéarisation de la frontière aux discontinuités socio-territoriales	42
1.c. Deux grands tours du monde géopolitiques, l'un sur terre, l'autre sur mer	45
2. Île et insularité : certitude géomorphologique et doute épistémologique	47
2.a. Qu'est-ce qu'une île ?	47
2.b. L'île, cadre opératoire de recherche ?	49
2.c. L'ambivalence ouverture/fermeture, une dialectique insulaire	51
2.d. La combinaison île-frontière	52
3. De l'espace maritime à l'espace marin	54
3.a. La mer, espace sans lieu ni territoire ?	55

3.b. Vidal de la Blache et Vallaux, deux approches différentes de la mer	56
3.c. La mer surface de déplacement, élément majeur de géostratégie.....	58
3.d. L'océanographie, science des océans	60
3.e. Le droit	61
4. Les ressources bibliographiques concernant les îles étudiées	62
4.a. Jersey et les îles Anglo-Normandes	63
4.b. Saint-Pierre-et-Miquelon	66
4.c. Trinidad-et-Tobago	67
 <i>CHAPITRE III : QUELLE GÉOGRAPHIE ? CONCEPTS ET MÉTHODES UTILISÉS</i>	70
1. La géographie sociale, pivot de notre réflexion épistémologique	71
2. Échelles, complexité	74
2.a. L'échelle sociale	75
2.b. Temps et complexité en géographie	76
3. Méthodes et approches	79
3.a. La méthode comparative	79
<i>Une nécessité scientifique</i>	79
<i>L'amont de la recherche : le choix et le nombre des éléments à comparer</i>	81
<i>L'aval de la recherche : résultats et interprétation</i>	82
3.b. L'approche dialectique	83
3.c. L'approche systémique	85
4. Les outils conceptuels mobilisés	85
4.a. Proximités et altérités	86
<i>Les relativités du concept de proximité</i>	86
<i>L'altérité, un concept consubstantiel aux objets géographiques « île » et « frontière »</i>	88
4.b. Appropriations et territoires	88
<i>L'appropriation, un concept polysémique</i>	89
<i>Une critique du territoire par l'appropriation</i>	91
5. Les différentes actions de recherche sur le terrain	92
5.a. Le golfe Normand-Breton : une prime à l'espace vécu	93
5.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : territoire français et opportunité canadienne	94
5.c. Trinidad : une ouverture vers l'inconnu	96
 Conclusion	97

DEUXIÈME PARTIE : PROCESSUS HISTORIQUES DE L'INSULARISATION ET DE LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES	99
<i>CHAPITRE I : L'ORIGINE DU PEUPLEMENT</i>	101
1. Les fondements physiques de l'insularité	102
1.a. La connaissance scientifique : un état provisoire	102
1.b. Une conséquence de la transgression marine	103
2. Préhistoire et protohistoire des îles	106
2.a. Saint-Pierre-et-Miquelon	106
2.b. Trinidad	108
<i>Ce que nous apprend l'archéologie</i>	109
<i>Le mythe de la dualité Arawaks/Caraïbes</i>	111
2.c. Jersey et les îles anglo-Normandes	114
<i>Les époques paléolithique, néolithique et néolithique inférieur</i>	115
<i>Âge du bronze et âge du fer</i>	117
<i>L'époque romaine</i>	117
<i>CHAPITRE II : LA MISE EN PLACE DES FRONTIÈRES</i>	120
1. Jersey, aux confins de la Normandie	121
1.a. De la sphère armoricaine à la tutelle normande	121
<i>Des îles au contact des courants commerciaux et migratoires</i>	121
<i>Une marge lointaine des États mérovingiens et carolingiens</i>	123
<i>La normandisation des îles</i>	124
1.b. La partition du duché	126
<i>L'option des seigneurs pour l'Angleterre</i>	127
<i>Le déficit de motivation française</i>	127
<i>L'achèvement du processus de rattachement à la Couronne anglaise</i>	129
2. Saint-Pierre-et-Miquelon, terre française résiduelle en Amérique du Nord	132
2.a. La proximité des bancs de Terre-Neuve	132
2.b. Fréquentation progressive de Saint-Pierre-et-Miquelon et rivalité franco-anglaise naissante	134
2.c. L'Acadie et la mise en place de la dualité de peuplement sur l'archipel	137
2.d. Le retour chaotique de Saint-Pierre-et-Miquelon sous souveraineté française	140
2.e. Saint-Pierre-et-Miquelon, point fixe de vie marqué par l'errance	143
<i>Quelques bribes de vies ballottées de part et d'autres de l'Atlantique</i>	144
<i>Les voyages d'Augustin Benoît et de Françoise Thériault</i>	145
3. Trinidad, une marge de l'Empire espagnol	148
3.a. Le premier contact européen avec Trinidad et l'Amérique du Sud	148
3.b. Trinidad et la chimère de l' <i>Eldorado</i>	151
3.c. Une île délaissée par l'Espagne	156
3.d. Regain d'intérêt et prise de contrôle par l'Angleterre	159

<i>CHAPITRE III : LES EFFETS DE FRONTIÈRES</i>	163
1. Les conflits armés	164
1.a. Les opérations militaires entre la France et l'Angleterre à propos des îles.....	165
1.b. De la piraterie à la guerre de course dans le golfe Normand-Breton	167
2. La contrebande : différentiels fiscaux et transgressions frontalières	170
2.a . Les îles Anglo-Normandes, interfaces de commerces illégaux entre la France et l'Angleterre ..	171
<i>Une pratique active dans le Cotentin</i>	171
<i>Des îles au centre du système spatial lié à la contrebande</i>	174
2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon, une situation propice à la contrebande	175
<i>Une activité étroitement associée à la pêche</i>	176
<i>La Prohibition</i>	177
2.c. Trinidad, une île au débouché des trafics issus de l'Amérique du Sud	180
3. Des îles refuge	182
3.a. Jersey, île refuge pour des français dissidents religieux puis politiques	182
<i>L'immigration protestante</i>	182
<i>Une terre d'accueil pour les réfugiés politiques</i>	184
<i>Victor Hugo, la tolérance jersiaise à l'épreuve</i>	185
3.b. Trinidad et la révolution sud-américaine	187
 <i>CHAPITRE IV : STRATÉGIES INSULAIRES VERS LE PROCHE ET LE LOINTAIN</i> ..	190
1. Jersey : Extension capitaliste externe et développement <i>in situ</i>	191
1.a. Le contrôle du commerce de la morue par les Jersiais en Gaspésie	191
<i>La pêche à la morue, leviers commercial et capitaliste</i>	192
<i>Des pêcheurs confrontés au capitalisme marchand</i>	197
1.b. L'immigration de travailleurs agricoles français à Jersey	199
<i>L'établissement de liens commerciaux après 1815</i>	199
<i>L'expansion agricole à Jersey au cours du XIXe siècle</i>	200
<i>Une filière de main d'œuvre française bien adaptée aux objectifs anglo-normands</i>	201
2. Saint-Pierre-et-Miquelon : l'ouverture sur le monde par la pêche	204
2.a. L'intégration à la filière halieutique	204
2.b. La composition de la population	206
2.c. Un rapport dominant/dominé avec les voisins terre-neuviens	208
3. Trinidad : Intégration au système colonial britannique	210
3.a. La société trinitadienne à la prise de souveraineté par l'Angleterre	210
3.b. Trinidad, laboratoire pour l'abolition de l'esclavage	212
3.c. L'arrivée d'une population originaire du subcontinent indien	214
3.d. Les Cocoa Panyols : Du Venezuela à Trinidad	217
Conclusion	223

TROISIÈME PARTIE : SYSTÈMES SPATIAUX ET FRONTIÈRES : ANALYSE SYNCHRONIQUE	228
<i>CHAPITRE I : LES STRATÉGIES INSULAIRES D'OUVERTURE</i>	230
1. Jersey, un modèle d'autonomie	231
1.a. Les relations avec le Royaume-Uni et l'Union européenne	232
1.b. Les États de Jersey	233
1.c. Une remise en cause en profondeur	234
2. Les dynamismes insulaires	237
2.a. Jersey : La persistance des penchants centrifuge	237
<i>La crise de l'agriculture</i>	237
<i>Le secteur des finances</i>	241
2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : dépendance à la métropole et intégration globale	251
<i>Des recettes provenant en grande partie de la métropole</i>	251
<i>L'intégration de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'échelle globale</i>	254
2.c. Trinidad-et-Tobago : Hydrocarbures et recherche du <i>leadership</i>	260
<i>Une éminence économique régionale grâce au secteur énergétique</i>	260
<i>Intégration régionale et question du leadership</i>	266
3. L'importance des liaisons aériennes, facteur d'intégration	273
3.a. Jersey : un intense branchement sur Londres	273
3.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : le transport aérien, un service public vital	279
3.c. Un outil de développement stratégique pour Trinidad et la Caraïbe	283
<i>CHAPITRE II : LES ÎLES ET LES ESPACES PROCHES : UNE TONALITÉ MINEURE DANS LES RELATIONS</i>	289
1. Les liaisons de proximité à l'épreuve de la frontière	291
1.a. Des liaisons maritimes généralement déficientes	292
<i>Une liaison saisonnière entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada</i>	292
<i>Une ligne confidentielle entre Trinidad et le Venezuela</i>	293
<i>La structure dissymétrique des relations entre Jersey et la France</i>	295
1.b. Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication et frontière	300
<i>Saint-Pierre-et-Miquelon</i>	300
<i>Jersey</i>	302
<i>Trinidad</i>	304
2. Des échanges commerciaux où la part du voisinage compte peu	305
2.a. Jersey : une structure commerciale doublement dissymétrique	306
2.b. Saint-Pierre-et-Miquelon : des flux commerciaux déséquilibrés	308
<i>Nature et structure des flux commerciaux</i>	308
<i>La péninsule de Burin, périphérie canadienne</i>	311

2.c. Trinidad-et-Tobago et le Venezuela	315
<i>Un niveau d'échanges relativement bas</i>	315
<i>Des relations de voisinage peu propices aux échanges</i>	317
 CHAPITRE III : LA PROXIMITÉ MALGRÉ TOUT	320
1. Jersey, la Normandie et le mythe anglo-normand	321
1.a. La dilution de l'identité anglo-normande à Jersey	322
1.b. Dérive planétaire et retour identitaire	324
1.c. Des volontés partagées, mais des actions déséquilibrées	328
<i>Les jumelages entre paroisses jersiaises et communes bas-normandes</i>	328
<i>Les tentatives de coopérations économiques</i>	331
<i>Une liaison intégrée entre Jersey et la Nord-Cotentin ?</i>	333
2. Saint-Pierre-et-Miquelon : un plein exercice de la dialectique proximités/altérités ...	336
2.a. Une armature urbaine canadienne polycéphale pour Saint-Pierre-et-Miquelon	336
2.b. La mise en place d'une coopération régionale institutionnelle	341
2.c. Saint-Pierre-et-Miquelon, portail de l'Union européenne en Amérique du Nord ?	348
3. Le difficile rapprochement entre Trinidad et le Venezuela	351
3.a. Une frontière transgressée	351
3.b. L'immigration vénézuélienne à Trinidad	353
3.c. Les éléments résiduels de la culture hispanique sur l'île	354
3.d. Volontés affichées et freins au rapprochement	356
4. La navigation de plaisance dans le golfe Normand-Breton	359
4.a. Attractions terrestre et maritime	360
4.b. Un double tropisme, insulaire et frontalier	363
 Conclusion	365
 QUATRIÈME PARTIE : LA COMBINAISON ÎLE-FRONTIÈRE, CUMUL DES CONFLITS D'APPROPRIATION DE L'ESPACE MARIN	367
 CHAPITRE 1 : DES ENTRAVES À LA NAVIGATION AUX DÉLIMITATIONS	370
1. Les entraves à la navigation	371
1.a. Les contraintes nautiques	371
1.b. La piraterie	372
1.c. Les coercitions étatiques	375
2. Un changement de paradigme : de la question de la liberté de naviguer vers celle du partage de la mer	377
2.a. Le <i>Mare Liberum</i> de Grotius	377
2.b. La position anglaise	380
2.c. La question halieutique : à la genèse du processus de partage de la mer	381

2.d. Des limites ? Oui, mais lesquelles ?	383
<i>Des références peu fiables</i>	383
<i>L'émergence de la limite des trois milles</i>	383
3. Les constructions internationales	385
3.a. La définition de la souveraineté sur le plateau continental	386
3.b. La convention de Montego Bay : complexifications horizontale et verticale de l'espace marin ..	388
<i>Lecture horizontale du découpage de la mer</i>	390
<i>Lecture verticale du découpage de la mer</i>	392
 CHAPITRE II : CONSTRUCTIONS GLOBALES ET IMPLICATIONS LOCALES : DES FRONTIÈRES SUR LA MER	397
1. Historique de l'appropriation de la mer dans le golfe Normand-Breton	398
1.a. Les accords de 1839	399
1.b. L'attribution des Minquiers et des Ecrehou au bailliage de Jersey	404
1.c. Impact croissant des constructions internationales et radicalisation des enjeux halieutiques	407
<i>Le golfe Normand-Breton, un secteur marin propice aux conflits d'usage</i>	407
<i>Les accords de juillet 2000</i>	414
2. Historique de l'appropriation de la mer autour de Saint-Pierre-et-Miquelon	423
2.a. L'émergence de différents enjeux	423
2.b. Le Canada et la mer : une politique très affirmée	427
2.c. Les accords de 1972	429
2.d. L'exacerbation des différends	431
2.e. La décision de 1992	435
<i>Les enjeux</i>	436
<i>Les argumentaires canadiens et français</i>	438
<i>La position du tribunal</i>	442
<i>Les réactions à la décision</i>	445
3. Historique de l'appropriation de la mer autour de Trinidad	447
3.a. L'accord de 1942 : pionnier et pétrolier	447
3.b. Les enjeux halieutiques autour de l'île	451
3.c. L'accord de pêche de 1985	454
3.d. Les accords de 1989 et 1990	457
 CHAPITRE III : LES TRANSGRESSIONS NÉGOCIÉES DES FRONTIÈRES MARINES	467
1. Le Comité Consultatif Mixte pour la baie de Granville : un exemple pionnier de gestion transfrontalière	469
1.a. L'organisation interne du comité	470
1.b. Le CCMBG, un lieu de rencontres de différentes logiques	473
<i>Les logiques d'appartenance à une entité géopolitique</i>	474

<i>Les logiques d'appartenance à une institution</i>	477
1.c. Les conflits d'usage	479
<i>Les conflits d'usage entre pêcheurs</i>	479
<i>Les conflits d'usage avec des intervenants extérieurs à la filière</i>	481
1.d. Le processus d'aménagement juridique d'un espace marin réservé	485
<i>L'exclusion des acteurs exogènes</i>	486
<i>Le renforcement de la cohésion interne : une nécessité difficile à mettre en œuvre</i>	488
<i>Les limites à la construction d'une entité autonome</i>	490
2. Pêche et hydrocarbures autour de Saint-Pierre-et-Miquelon	493
2.a. La pêche après 1992 : une gestion transfrontalière de la pénurie	493
<i>Le volet pêche des accords de coopération régionale de 1994</i>	494
<i>Le conseil consultatif</i>	500
2.b. La mise en place d'un cadre juridique transfrontalier pour les hydrocarbures	504
<i>Le Canada, la France et les compagnies pétrolières</i>	504
<i>Historique des attributions de permis et premières explorations</i>	510
<i>L'accord cadre de 2005</i>	514
<i>Le traité d'unitisation</i>	516
3. Pêche et hydrocarbures entre Trinidad et le Venezuela	518
3.a. La pêche	518
<i>L'accord de 1997</i>	519
<i>Les pêcheurs de Cedros et l'accord de 1997</i>	520
<i>Pêcheurs et Guardia Nacional : des transgressions croisées</i>	522
3.b. Les hydrocarbures	526
<i>Des enjeux considérables</i>	526
<i>Les accords de principe</i>	530
<i>L'unitisation : en cours ou en panne ?</i>	534
Conclusion	537
 CONCLUSION GÉNÉRALE	 545
Validation des hypothèses et explications	546
Île et frontière, notions tangibles et convergentes	555
Bilan épistémologique et ouvertures	559
 BIBLIOGRAPHIE	 563
Articles et ouvrages généraux – Épistémologie	564
Les îles, l'insularité	567
La mer	569
Les frontières	572

Jersey et la France	574
Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada	577
Trinidad et le Venezuela	582
Atlas	585
Dictionnaires, encyclopédies	586
Revue	586
Recueil de documents du droit international	587
Conventions internationales	587
Jurisprudence internationale	588
Accords bilatéraux	588
Presse écrite et électronique	589
Autres principaux sites Internet utilisés	590
 GLOSSAIRES	 591
Noms propres	592
Noms communs et adjectifs	597
Sigles	601
Conférences, accords et décisions concernant la mer	606
Traités internationaux mettant fin à un conflit	607
 TABLES	 609
Table des cartes	610
Table des figures	612
Table des photographies	613
Table des tableaux	613
Table des entretiens	615
Table des matières	616